

Texte : Frédéric Verroust - Photos : Sylvain Roulland

Bon pour la série 3



BEAT

★ ON 50 EZ

Cela faisait longtemps que je cherchais un kit de mini multi afin de pouvoir voler facilement pendant l'hiver, période pendant laquelle tout pilote F3A profite pour construire son avion de compétition (un Caprise en l'occurrence). Aussi, lors de ma visite du stand ZN Line au cours du Championnat de France F3A 1998 à Arvert, Pascal Nowik me présenta la photo du Beat On 50 EZ (réduction du modèle de compétition d'Akiba aux championnats du monde)... je me suis alors promis d'en acquérir un dès que possible. En effet, ayant déjà possédé un Supra Star 25 EZ qui m'a donné toute satisfaction (j'ai même participé à des compétitions en série 3 avec), le Beat On, avec sa taille et surtout ses proportions plus grandes (bras de levier et hauteur de fuselage) ne pouvait que mieux voler tout en restant transportable tout monté dans ma voiture (coté pratique en hiver !).



Le kit

Dès celui-ci disponible, ma commande fut passée et 2 jours après, j'étais impatient d'ouvrir la boîte, qui soit dit en passant, est très bien présentée aux couleurs du modèle et pourra vous servir pour décorer votre atelier.

Comme d'habitude chez EZ, tous les éléments sont emballés et protégés par des plastiques.

La notice (non traduite en français mais avec de nombreux dessins explicatifs) vous indique ce qu'il manque dans le kit pour terminer celui-ci soit : la colle (époxy rapide et cyano), le train rentrant, le moteur, la radio et les roues. Tout le reste est dans la boîte (réservoir, tringleries, etc...).

L'aile

Les deux demi-ailes sont prêtes à être assemblée, il s'agit évidemment chez EZ de structure en balsa coffrée en Dépron + film plastique décoré et la finition est parfaite. Il suffit de faire attention lorsque vous travaillez à ne pas endommager le Dépron qui est assez fragile aux petits chocs. En suivant la notice, le montage se fait sans problèmes, il n'y a rien à retoucher. Un servo est prévu pour chaque aileron et j'ai monté des Futaba S 5101 qui dépassent légèrement mais il est possible de mettre des mini-servos afin que ceux-ci soient complètement encastrés. J'ai préféré ne pas suivre la notice pour le montage des servos (double-face) et j'ai fabriqué des boîtiers de servo en balsa.

Pensez avant de coller les deux demi-ailes à passer un fil qui vous servira plus tard à passer les câbles des servos d'ailerons. Une fois l'aile assemblée, il faut installer le train rentrant EZ. Les caches en ABS (puits de train) sont collés à l'époxy rapide ou à la cyano (attention avec la cyano, il faut faire vite !).

La partie centrale, également en ABS, est ensuite collée et les ailerons sont fixés à l'aide des charnières d'origine (charnières sans axe très légères et indestructibles). Les guignols d'origine sont montés sur les ailerons et après la pose des tringleries et du servo de train rentrant (Futaba S136G), votre aile est terminée !

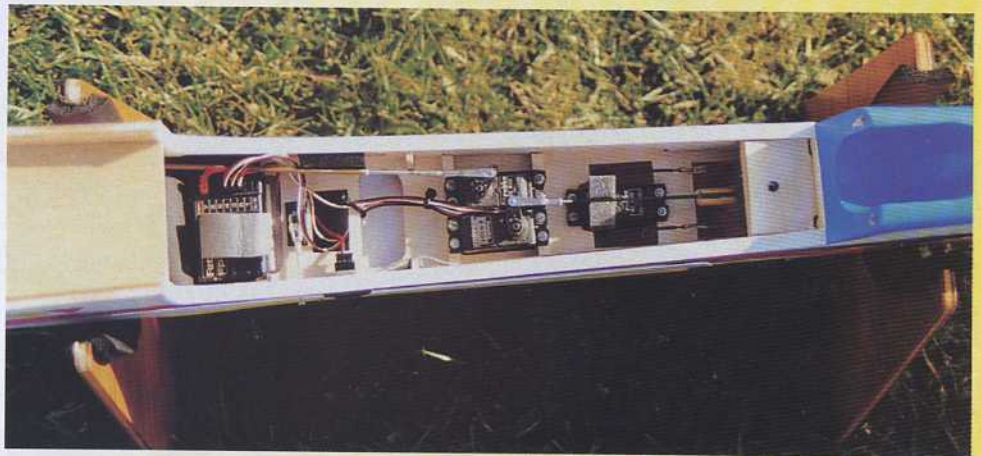
Le fuselage

Le fuselage est constitué d'une structure en contre-plaqué recouvert de Dépron et habillé d'ABS pour le dessus (sur l'avant) et le dessous (pour l'arrière). Toujours en suivant la notice, préparer et coller la fixation de l'aile sur le fuselage et ensuite préparer la fixation du moteur. Le moteur idéal pour cet avion est le nouveau YS 53 4 temps, mais ayant à ma disposition un OS 46 FX, j'ai monté celui-ci sur la plaque en Bakélite fournie dans le kit (même l'angle d'anticouple est prévu d'origine !).

On poursuit par le plancher de réservoir qui est fixé à l'aide d'un collier Rilsan. Ne pas oublier de résiner ce plancher afin d'éviter toute infiltration d'huile ou de carburant. Il faut ensuite coller la roulette de queue (une formalité !) et, partie importante pour de bonnes qualités de vol, préparer et coller d'abord le stabilisateur et ensuite la dérive. Je vous épargne les règles élémentaires pour le collage de ces éléments (perpendicularité par rapport au fuselage, etc) si vous voulez que votre avion vole droit du premier coup !

Coller ensuite la pièce en ABS qui sert de cache pour l'embase de dérive et qui renforce le maintien de celle-ci.

Monter les gouvernes de profondeur et de dérive à l'aide d'époxy rapide sans oublier une



Equipé d'un OS 46 2 temps, le modèle de l'auteur est néanmoins largement motorisé. De là à en déduire que ce modèle est "compétitif" sans avoir recours à un 4 temps il n'y a qu'un pas... Si le kit par lui-même n'est pas donné, cela représente quand même une substantielle économie.



goutte d'huile sur l'axe des charnières afin de permettre leur mobilité. J'ai monté les guignols d'origine qui sont de très bonne qualité, la commande de dérive se faisant par câbles aller-retour et la commande de profondeur en rondin de balsa dur en respectant les cotes qui vous sont données dans la notice. J'ai toutefois remplacé les morceaux de gaine thermorétractable de la tringlerie de profondeur par une gaine plus épaisse (ou bien vous pouvez faire une ligature recouverte d'époxy). Toutes les cotes concernant les sorties de tringleries de profondeur indiquées dans la notice peuvent être suivies à la lettre, tout est parfait !

Vous pouvez suivre aussi la notice les yeux fermés pour le montage des servos de profondeur, dérive et gaz (Futaba S 5101), le récepteur et la batterie venant se loger devant le servo de gaz (nous verrons plus loin pour le centrage que cet emplacement est parfait et de toute façon, il ne reste plus beaucoup de place !).

Creuser ensuite légèrement toujours comme indiqué le centre de l'aile, coller le renfort pour la fixation du résonateur et partie délicate, coller le cache inférieur d'aile qui fait office de tunnel pour le résé.

Il vous reste à assembler le grand capot moteur qui va jusqu'au bord de fuite de l'aile (comme un gros multi !), celui-ci étant dans une matière à la fois légère mais très solide. Ensuite, assembler et peindre le buste du pilote, coller celui-ci dans le baquet de verrière et fixer celle-ci à l'aide du ruban adhésif fourni. Il ne vous reste plus qu'à coller les autocollants qui donneront la touche finale à ce modèle de champion !



moindre, les figures passent avec autant de facilité, ce qui conviendra aussi bien au modéliste du dimanche qu'aux pilotes de compétition recherchant un avion d'entraînement facile d'emploi.

Conclusion

Un grand merci à EZ qui permet d'avoir des avions de grande qualité et qui se montent les yeux fermés en quelques heures en suivant tout simplement la notice, avec des qualités de vols formidables... et même si ce kit vous paraît un peu cher pour sa taille, faites le compte du temps passé à construire et à la finition et vous verrez que la différence n'est pas si grande que cela.

Merci aussi à Pascal et Nathalie Nowik (ZN Line) pour leur gentillesse et leur compétence, pour la qualité de leurs kits ainsi que pour la possibilité de posséder un avion EZ, ce qui n'était pas si facile que cela auparavant.

Bons vols à tous et à bientôt sur les terrains.

E-Mail : frederic.verroust@wanadoo.fr

BEAT ★ON50EZ

Le vol

Comme précisé auparavant, le centrage obtenu avec l'OS 46 FX et résonateur correspond à celui du plan et si vous respectez les débattements indiqués, il n'y devrait pas avoir de problèmes ! En route pour la piste et après les vérifications d'usage, voyons ce que multi à dans le ventre !

Le décollage est une formalité sur une piste en dur mais sur de l'herbe gare au passage sur le nez. Cependant, avec la puissance disponible, le modèle est vite en l'air. Tout pilote maîtrisant un avion à aile basse ne sera pas dépaycé tant l'avion est gentil aux basses vitesses. Les trajectoires sont tendues et les tonneaux passent avec une réelle facilité, tant lents qu'à facettes, où sa surface latérale permet de faire des tonneaux très lents sans chuter sur la tranche. Le vol tranche est lui-même fantastique, un quart de dérive suffisant à maintenir la trajectoire et, dérive braquée à fond, la remontée tranche se fait sur un rayon de 50 m ! Evidemment, avec la dérive à fond, des interactions sur les axes de tangage et de roulis se font légèrement sentir mais des mixages appropriés y pallieront (les valeurs de mixages sont d'ailleurs indiquées dans la notice, ils pensent à



tout ces japonais !). La puissance avec l'OS 46 et le résonateur est parfaite (hélice APC 11X8), l'avion montant à la verticale indéfiniment.

Les déclenchés sont très vifs et il faut un peu d'habitude pour les arrêter proprement (revers de la petite taille).

Le programme de série 3 passe toutefois sans problèmes et je pense réellement faire mes premières compétitions avec ce modèle. Il n'y a que par vent turbulent que sa petite taille le fait chahuter en comparaison aux multis contemporains de grande dimension.

J'ai volé aussi avec un pot d'échappement à la place du résonateur et, malgré une puissance

FICHE TECHNIQUE

Nom : Beat-On 50
Concepteur : EZ (d'après Akiba)

Type de construction
Ready To Fly, balsa, ctp + Dépron

Envergure : 1330 mm
Longueur : 1420 mm
Poids : 2450 g
Surface alaire : 34,8 dm²
Charge alaire : 70,4 g/dm²
Profil : Biconvexe symétrique
Moteur : 50 4-temps
40 2-temps
Radio : 5 voies (train rentrant)

Débattements :
Ailerons : ± 9mm
Profondeur : ± 16 mm
Dérive : ± 95 mm

NOS APPRECIATIONS

Qualité et contenu du kit ■ ■ ■ ■ ■ ■
Facilité d'assemblage ■ ■ ■ ■ ■ ■
Facilité de pilotage ■ ■ ■ ■ ■ ■
Qualités de vol ■ ■ ■ ■ ■ ■
Rapport qualité/prix ■ ■ ■

■ Inférieur à la moyenne ■ Dans la moyenne ■ Supérieur à la moyenne
(Ces appréciations s'entendent dans la catégorie du modèle concerné)