

ESSAI

R/C

Nom **Quantum**
Fabricant **Gliss Air In**
Importateur **Import modèle**
Prix indicatif **1950 F**

Type de modèle

Planeur 2 axes

Moteur

Aucun

Moteur pour l'essai

Aucun

Mode fabrication

Fuselage fibre

Aile structure

Stab structure

Fonctions commandées

Profondeur

Direction

**Volets
Aérofreins**



Envergure **2520 mm**
Longueur **1270 mm**
Corde emplanture **220 mm**
Corde saumon **150 mm**
Surface aile **52,5 dm²**
Profil aile **E 193**
Surface stab **5,8 dm²**
Profil stab **plat**
Masse annoncée **g**
Masse obtenue **1500 g**
Charge alaire annoncée **g/dm²**
Charge alaire obtenue **30 g/dm²**

BILAN DU TEST

CONSTRUCTION

Facile **Moyen** Délicat Difficile

PILOTAGE

Débutant **Confirmé** Expert

QUALITÉ DU KIT

Mauvais **Correct** Extra

QUALITÉS DE VOL

Dangereux **Standard** Fabuleux

Quantum

**Quelque chose
qui gratte !**

Texte : **Lionel Fournier**

Photos : **Didier Cervera**



**Gliss Air In signe un grand deux axes pour la
perfo avec le Quantum.**

Si vous êtes de ceux qui pensent qu'un planeur deux axes est un appareil de début aux formes dépouillées et aux piètres performances, il vous faut désormais revoir votre copie. Gliss Air In vient en effet de mettre sur le marché, une étonnante machine qui vas vous prouver le contraire : le Quantum.

Le Quantum

A l'ouverture de la boîte, on constate avec enthousiasme que la qualité Gliss Air In n'est pas surfaite. Le fuselage en fibre de verre époxy gelcoaté blanc est très propre. Il porte fièrement son volet de dérive (en structure entoilée monocote) ainsi que sa verrière (en fibre gelcoatée bleue). Le système de fixation de cette verrière est constitué d'un téton de centrage à l'avant et d'une corde à piano faisant office de ressort de rap-



La structure hyper légère des empennages, mise en évidence par l'entoilage transparent.



Deux axes plus volet, voilà un planeur qui comblera n'importe quel pilote.

REGLAGES

Centrage

70 mm du B. A à l'emplanture

Débattements

Prof : +/- 16 mm

expo 20 %

Dirac : +/- 65 mm

expo 40 %

Volet : + 3 mm

Aérofrein : Maxi compensé par 6 mm à piquer

pel à l'arrière. Pour ouvrir, il faut soulever la verrière à l'arrière et la faire reculer légèrement. Inutile de vous dire que l'ensemble est parfaitement ajusté et que tout tombe d'équerre. A l'intérieur du fuselage, on trouve un couple moulé et percé dans le but de recevoir l'interrupteur. Ce couple améliorera également la surface de collage de la platine radio (non fournie) qui viendra l'affleurer. Les commandes de profondeur et de direction sont de simples tubes en

aluminium. Leurs extrémités sont sorties sur des tiges filetées dotées de chapes. Elles rejoignent respectivement le volet de dérive et le renvoi du stabilisateur qui est de type pendulaire. La particularité du fuselage du Quantum réside dans l'assise de l'aile qui est rehaussée.

Personnellement, je trouve que cela lui confère un look bien sympathique. Sur le modèle de l'essai qui est en fait un prototype, cette assise comportait un défaut de perpendi-

cularité conduisant à un montage bancal de l'aile. Ce défaut à bien entendu été corrigé sur les modèles de série. Le stabilisateur en structure fait seulement 3 mm d'épaisseur et est monté sur des clefs de 2 mm de diamètres. S'il fait assurément partie des poids plumes, j'avoue m'être posé des questions quant à sa résistance. L'expérience à montrée que j'avais tort puisqu'il n'a jamais été pris à défaut. Toutefois, le fabricant a

décidé d'en augmenter quand même l'épaisseur d'un millimètre sur les modèles à venir, histoire de rassurer tout le monde. L'aile du Quantum est construite selon le même concept que les machines de compétition. Bien qu'en structure à demie coffrée, elle est en trois parties et est dotée de longerons bétons. Remarquablement entoillée en monocote, cette aile une fois démontée ne tient que peu de place. Concernant sa fixation sur le fuselage, le plan central exempt de dièdre, comporte un ergot de centrage et le passage du camlock qui n'est autre qu'une vis BTR en acier inox de 4 mm de diamètre. Il porte également l'unique volet de courbure dont le débattement en positif est possible grâce au décrochement du fuselage. Des clefs d'ailes en cordes à piano de 6 mm à l'avant et 3 mm à l'arrière sont solidaires des panneaux externes. Elles sont coudées aux dièdres et s'emboîtent en forçant légèrement dans les fourreaux du plan central. En guise de verrouillage, un bout de scotch placé à l'extrados fera l'affaire bien qu'il soit peu probable que ces bouts d'aile s'écartent en vol. Mais dites moi, une aile façon F3J/F3B avec longerons et volet de courbure, une vis acier de 4 mm en guise de **camlock**, des clefs de fortes sections, n'est-ce pas un

