

Adepte

MODELISME

ALPINA

MULTIPLIX
TENCO

EXCLUSIF

championnat
d'europe de
voitures circulaires

un trimaran v.r.c
le ditic

.national clap
.cahiers techniques
.t.t. info

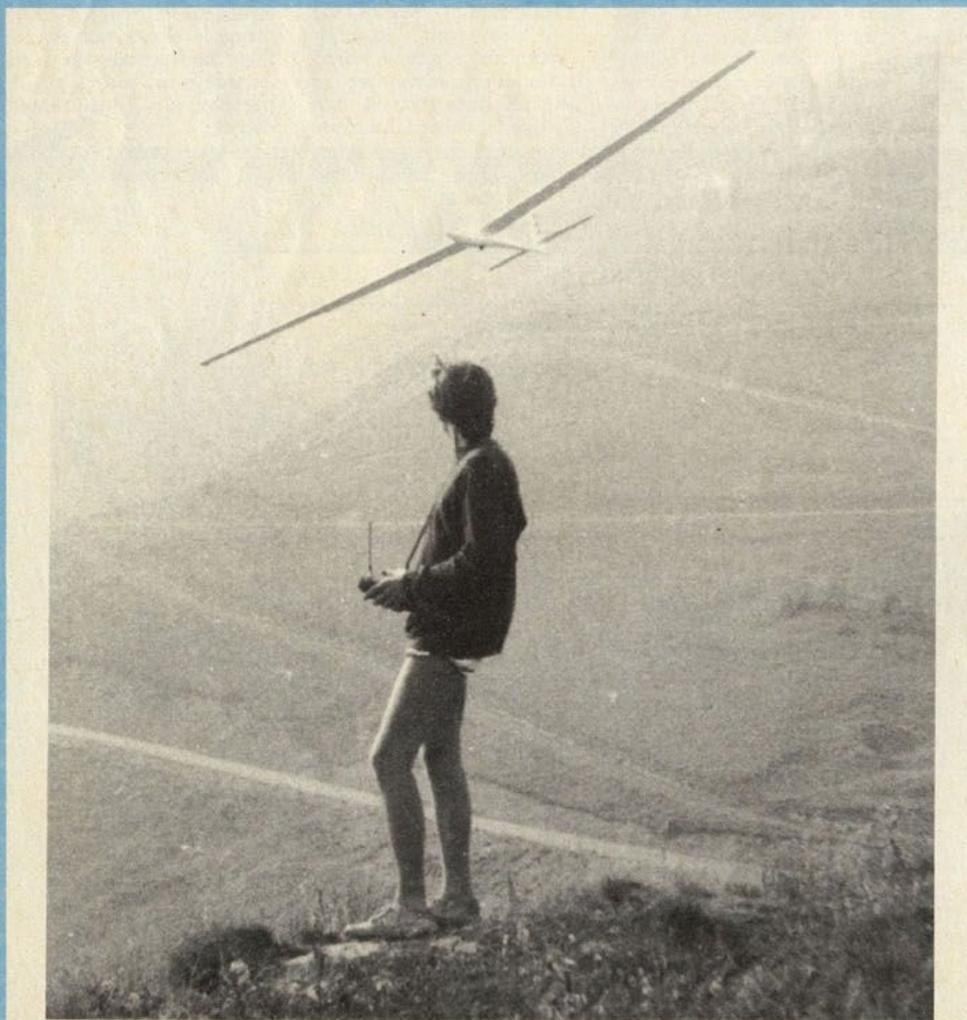
Alpina

M 1084 - 77 - 16 F

L'Alpina de Multiplex

Un Top modèle sur le marché

On a pu le constater à maintes occasions dans les concours, le planeur de 4 mètres connaît une vague toujours croissante. Or, jusqu'à très récemment les quelques kits proposés sur le marché possédaient des performances largement inférieures à celles des modèles de fabrication personnelle qui leur étaient opposés sur les pentes. A tel point que pour obtenir des résultats probants, certains modélistes préféraient faire l'acquisition d'un fuselage et construire leurs propres ailes. Depuis quelques temps, plusieurs fabricants tentent de renverser cette tendance en proposant des appareils de qualité, et au nombre de ces nouveaux kits il faut notamment compter sur l'Alpina de la Maison Multiplex (distribué en France par Tenco) qui est parfaitement au fait des choses du planeur et dont la réputation n'est plus à faire.



L'Alpina diffère des modèles auxquels nous sommes habitués par son fuselage fin et pointu ; il ne s'agit d'ailleurs pas d'une semi-maquette et si les avis divergent sur l'esthétique au statique, tous sont unanimes pour reconnaître qu'il a fière allure en vol.

Côté profil, Multiplex s'est orienté vers un classique d'une efficacité incontestable, le Ritz 3.30.12 évoluant vers un 2.30.12 ; l'aile est en outre dotée d'un léger dièdre à mi-envergure.

Kit complet et construction rapide

Livré dans un important carton, l'Alpina est largement préfabriqué.

Le fuselage moulé en fibre de verre et résine époxy avec un revêtement de surface de gelcoat blanc possède un plan de joint qui ne nécessite aucune retouche de peinture. De plus, la qualité de la stratification est excellente, et malgré sa finesse la partie postérieure du fuselage est parfaitement rigide. Enfin, les gaines des commandes sont déjà collées dans le fuselage.

Les ailes en polystyrène coffré de samba possèdent une très belle finition et sont également très rigides ; malgré l'apparence assez « grossière » du revêtement après ponçage, on obtient un très beau résultat après recouvrement.

Les bords d'attaque sont déjà collés et poncés, il ne reste qu'à placer les clés dans les fourreaux en bois encastrés dans les noyaux et à coller les nervures d'implanture.

Sous le coffrage, sont déjà installées les commandes d'ailerons et d'aérofreins et les ouvertures de ces derniers sont déjà réalisées.

Comme la voilure, l'empennage est en polystyrène coffré de samba, et les clés du stab sont déjà collées.

Côté accessoires, le kit est vraiment complet, tout y est depuis la moindre charnière jusqu'au plus petit renvoi en passant par les tringleries.

Enfin, la décoration est grandement facilitée grâce à la planche originale de motifs autocollants.

Montage : un jeu d'enfant !

Avec un notice aussi précise que le kit est complet, le montage ne peut être qu'un jeu d'enfant et il vous faudra tout au plus quelques heures pour le mener à bien.

L'Alpina de Multiplex

Nous n'aborderons donc que les quelques points qui demandent une grande attention, sous peine de nuire aux qualités de vol.

— Tout d'abord, il convient de placer correctement le fourreau de clé d'aile dans le noyau, car cette opération détermine l'incidence des ailes qui doivent être parfaitement symétriques. Il faut donc prendre des mesures très exactes sur les nervures d'implanture et les reproduire sur les karmans. Si la découpe réalisée sur ces derniers n'est pas idéale, n'hésitez pas, agrandissez l'orifice, collez bien vos ailes puis collez les fourreaux à la résine et au mat de verre ; la « choucroute » obtenue avec ce dernier vous permettra de boucher le « trop évidé ».

— Au niveau du fuselage, nous avons installé une roue dans un petit caisson, afin de pouvoir décoller d'une piste en remorquage et sur la pente cela protège toujours un peu.

— Pour la commande d'ailerons, nous avons préféré placer les servos dans les ailes, d'autant que les ouvertures sont déjà faites et qu'un petit Picco Multiplex prend autant de place qu'un renvoi.

Quant au passage des câbles dans l'aile, cela ne pose pas de problème ; les gaines n'étant pas collées sous le coffrage, on peut les retirer facilement pour installer les câbles.

— Les aérofreins sont ceux proposés par Multiplex, ils mesurent 35 cm de long et sont reliés aux servos par des tringles en C.A.P. fine et des systèmes de chapes à rotules très simples à enlever, et mécaniquement efficaces.

La finition des ailes a été réalisée à l'aide d'un film plastique tendu au sèche-cheveux tandis que les charnières d'ailerons sont en « Blanderm » (ruban adhésif pharmaceutique) et que le fuselage n'a reçu qu'un coup de polish.

En vol

Avec une Multiplex 436 Mhz dotée d'accus 1,2 Ah à la réception, notre Alpina pèse 3,64 kg avec 250 g de plomb dans le nez. C'est un peu plus que ce que prévoit le fabricant mais il ne faut pas oublier que nous avons un servo par aileron et un pack d'accus important.

Dans ces conditions, on dépasse à peine les 45 g/dm² ce qui est tout à fait raisonnable.

Disposant d'un servo par aileron, nous avons adopté le système de différentiel électronique sur l'émetteur, et il faut avouer que c'est un véritable régal.

On peut aussi bien régler le débattement différentiel aux ailerons, que le couper pour passer la voltige, ou encore utiliser la limitation de débattement sur la profondeur et les ailerons pour avoir un planeur doux à piloter dans un petit thermique par exemple.

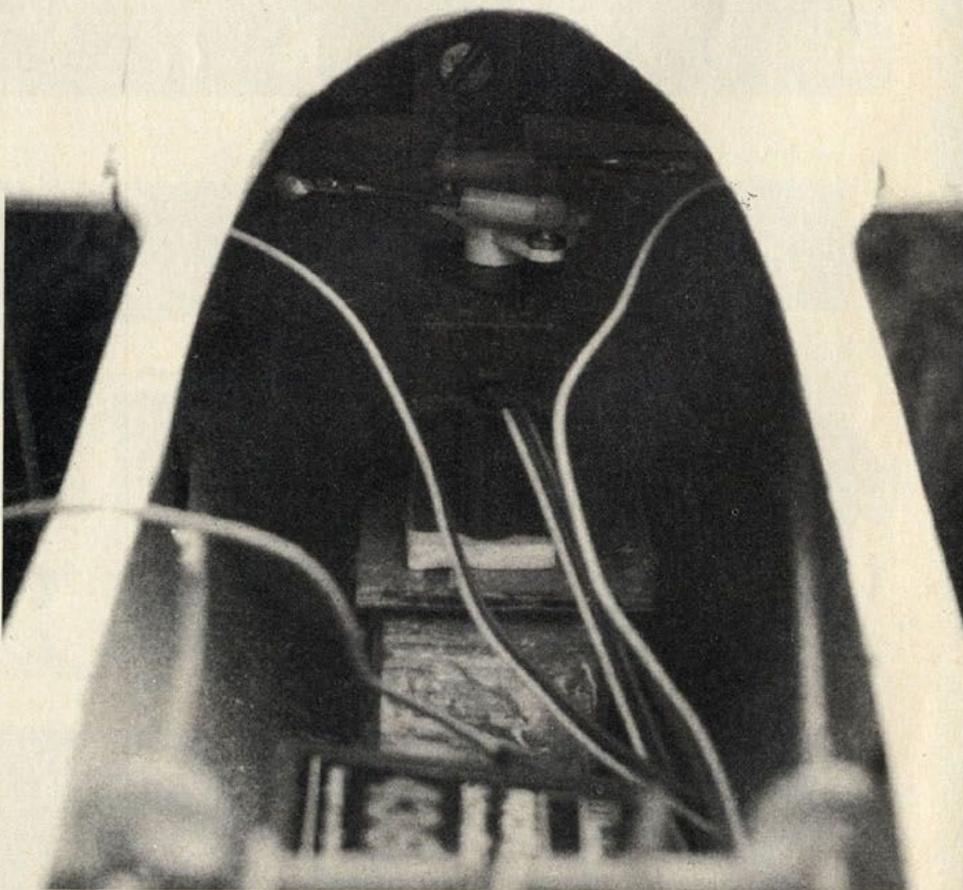
Pour son premier coup d'aile, notre Alpina a été testé sur la pente et ce fut un véritable plaisir.

Il tient parfaitement dans la main du fait de la finesse de son fuselage, et peut donc être lancé par le pilote lui-même.

Très facile à empoigner. L'Alpina peut être lancé par le pilote.



Le servo est placé dans le fuselage entre les deux ailes. Remarquez les fils d'alimentation des servos d'ailerons.



Un Top modèle sur le marché

Avec une 436 MHz, plus l'ombre d'un problème...



Un modèle qui possède beaucoup de charme et que les connaisseurs sauront reconnaître à sa juste valeur.



En vol il est très stable et efficace à toutes les gouvernes. En outre, grâce au différentiel, les spirales sont agréables, car il tourne vraiment sur place.

A la suite d'une bonne montée en altitude, ce qui est facile car il grimpe très bien même dans le petit temps, on passe aux prises de vitesse.

Donc après un passage au-dessus de la pente, on tire pour monter à la verticale et la restitution est très bonne. Lorsque l'on a obtenu une hauteur suffisante, on donne un petit coup de dérive, et l'Alpina bascule dans un très beau mouvement. Cette opération peut être effectuée des dizaines de fois jusqu'à épuisement, du pilote naturellement.

Une petite mise dos à présent et vous pouvez même spiraler tellement il tient bien. Le tonneau passe également très bien, ainsi que le looping inversé ; les ailes sont vraiment très solides.

A l'atterrissage, l'Alpina conserve sa stabilité, même à basse vitesse. Les aérofreins sont à peine suffisants, mais même un débutant en 4 mètres ne sera pas surpris.

Après cette première prise de contact sur la pente, nous avons testé l'appareil en plaine au remorquage. Il s'y comporte aussi très bien, même si la faible hauteur du fuselage est un peu gênante au décollage, surtout par vent de travers, car l'aile touche facilement.

Cependant, on peut le faire décoller très vite pour éviter de trop partir de travers.

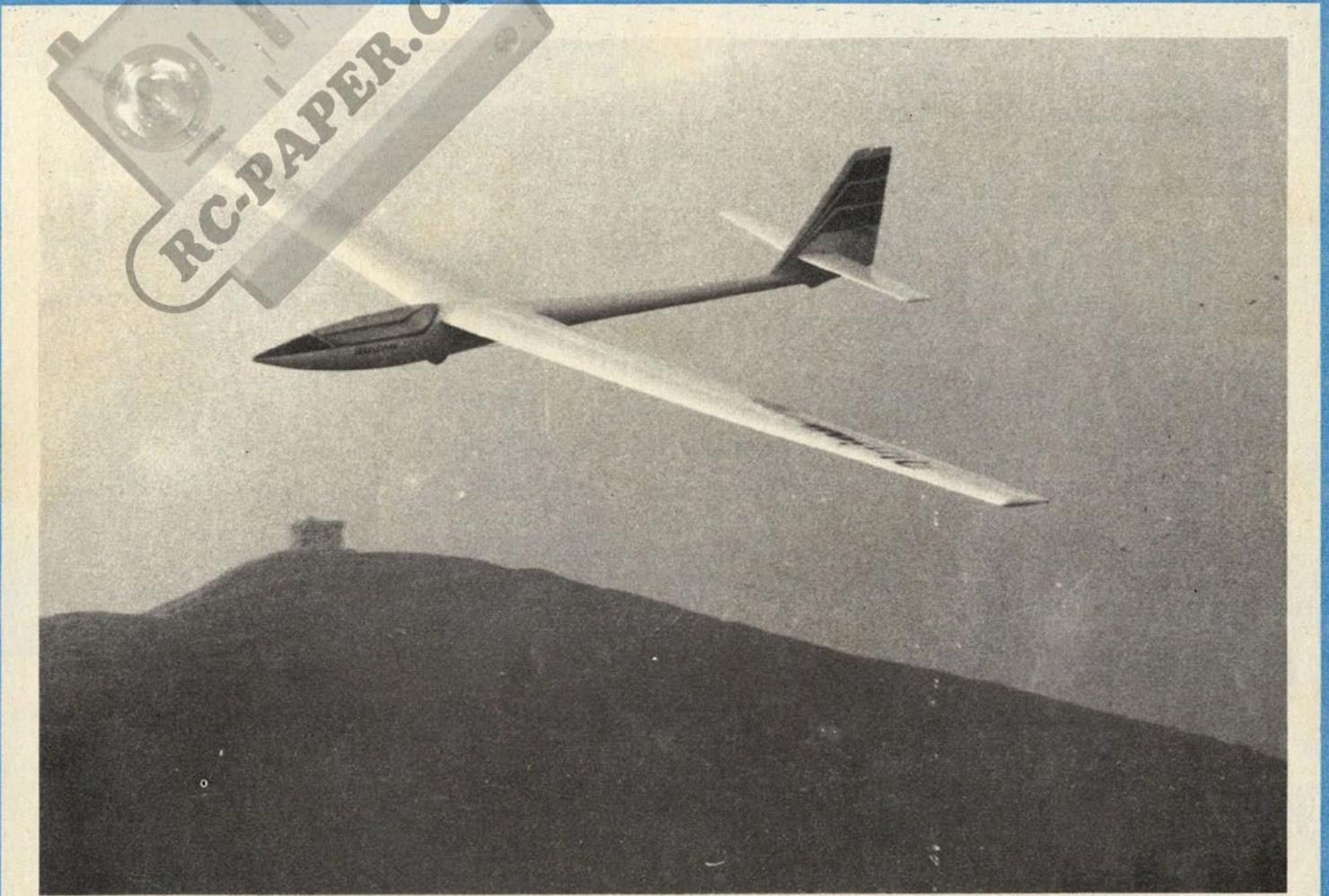
Il nous est arrivé fréquemment en plaine de réaliser des vols de plus d'une demi-heure, avec une petite rentrée plein badin et passage vol dos au-dessus de la piste.

Attention flûtage !

Certains modélistes possédant un Alpina ont rencontré des problèmes de vibrations au niveau de l'empennage à grande vitesse. Il est fort probable que ce défaut est consécutif à un décollement de l'une des gaines de direction ou de profondeur dans le fuselage, ce qui donne un jeu important à la gouverne correspondante. On peut y remédier facilement en collant une petite bande de tissu de verre à l'aide de résine au bout de la gaine pour la maintenir sur le fuselage.

Conclusion : n'hésitez pas !

Nous avons été agréablement surpris par ce planeur de 4 mètres qui est très simple à construire et à piloter. N'hésitez surtout pas à placer les servos d'ailerons dans les ailes, car vous obtiendrez un planeur très précis. Pour tout vous dire, nous avons mis l'Alpina entre les mains de néophytes en matière de grande plume, et bien ils s'en sont sortis pratiquement seuls et sans difficulté majeure : que faut-il ajouter de plus ?



Bien que le fuselage soit plutôt fin, la radio se loge très facilement.

