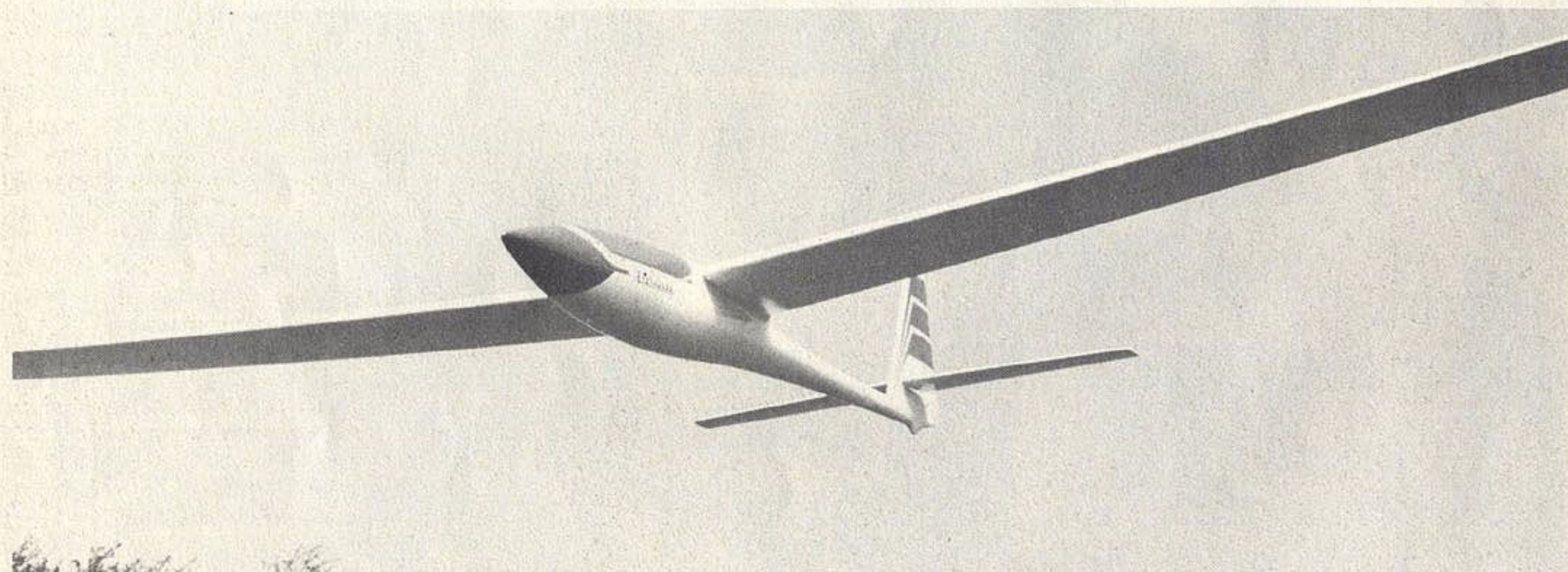


ALPINA, DE MULTIPLEX

BÊTE DE RACE POUR PILOTES DE CLASSE

par F. Lallemand



Certainement un des quatre mètres au rapport qualité-prix le plus intéressant de sa catégorie. La ligne est sympathique et le pilotage accessible au modéliste moyen.

D'une esthétique réussie, la dernière production Multiplex ne pouvait nous laisser indifférents. Pour vous faire un banc d'essai valable, nous en avons acheté deux, carrément, comme n'importe lequel d'entre vous, lecteur de RCM. L'un appartient à Roland Refin, l'autre à Robert André. Voici nos conclusions.

Grand mais pas trop

L'Alpina représente un bon compromis entre les dimensions des planeurs courants et les monstres :

Envergure : 4,00 m.
Longueur : 1,67 m.
Surface alaire : 71 dm².
Allongement : 22,5.
Charge : 40 g/dm².
Profil : RITZ 2.30.12 évolutif.
Poids à vide : 2,300 kg.
Poids en ordre de vol : 3,100 kg.
Profil stabilisateur : NACA 009.

Si l'on se réfère à la taille, à la finesse de la cellule et au profil utilisé, on se rend immédiatement compte du désir de polyvalence de la machine, en plaine, en pente et en remorquage, pour des vols de performance

et même de voltige, en passant par la course aux pylônes.

Multiplex aurait-il enfin réussi à créer le mouton à cinq pattes et la bête à tout faire ? C'est ce que nous allons essayer de vérifier.

La maison fournit la caisse

Nouvelle et heureuse initiative du fabricant. En effet, la boîte est super renforcée pour pouvoir servir de caisse de transport attachée sur la galerie de votre voiture. C'est la première fois que nous constatons qu'une boîte de planeur est utilisable après la vente du matériel, et l'idée n'est pas mauvaise du tout. Il serait tout de même plus prudent d'imperméabiliser la chose au moyen de film plastique transparent auto-collant, ou éventuellement par une couche de peinture glycéro. Pour une fois, l'important n'est pas entièrement à l'intérieur.

Le kit

La boîte, une fois ouverte, nous découvrons successivement :

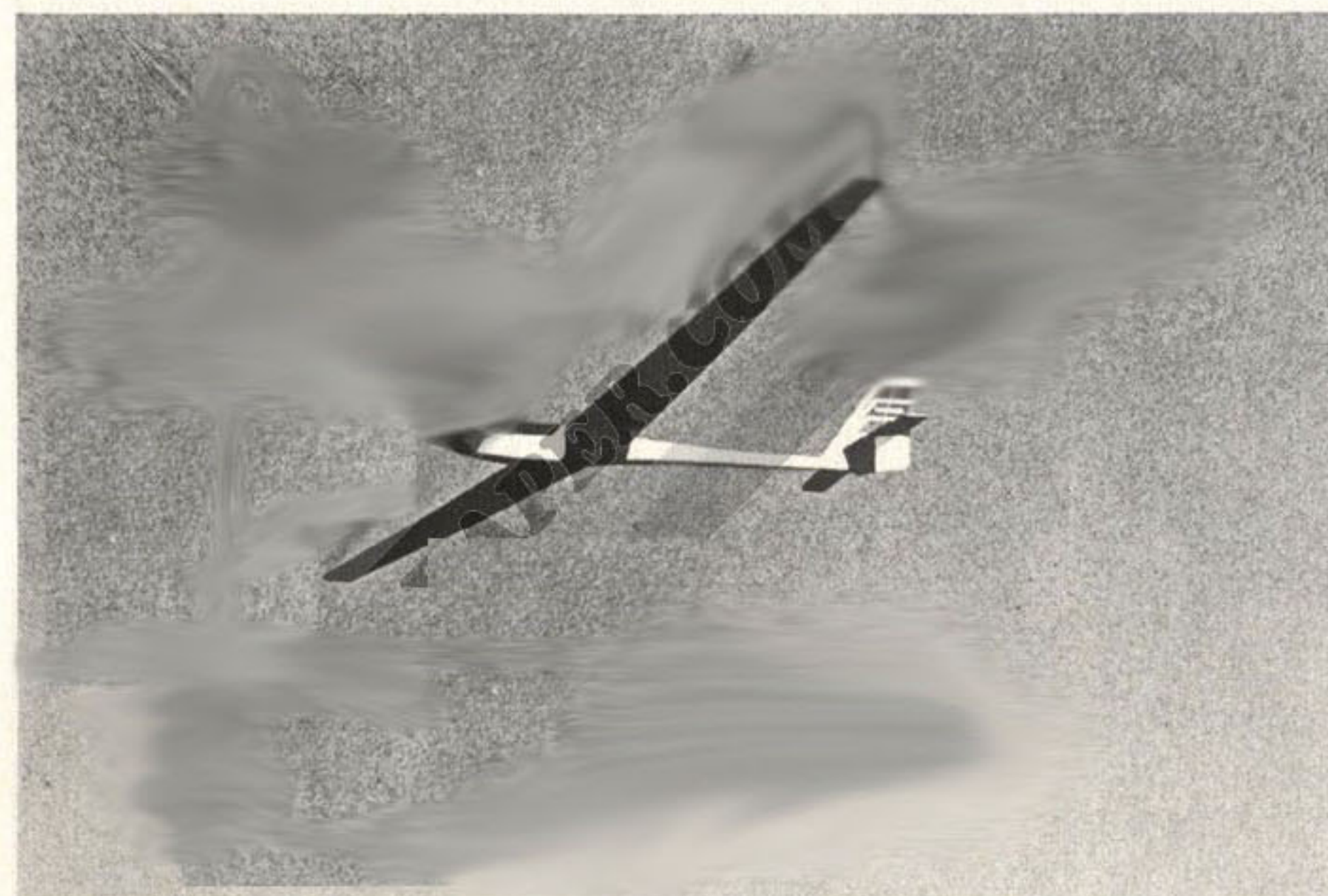
— le fuselage en fibre de verre et résine époxy qui rend tout travail de finition parfaitement superflu. Les modélistes pointilleux auront tout au plus un filet de peinture à passer sur le joint de raccordement des deux demi-coquilles.

Ce joint est aussi un système particulier à Multiplex. Il est à recouvrement et chevauchement intérieur, contrairement à la pratique courante qui consiste à joindre les parties concernées bord à bord, avec un pontage par ruban en fibre de verre. Ce fuselage est vraiment un très beau morceau. A noter également que les gaines pour les commandes de direction et de profondeur sont déjà en place.

— La verrière moulée et son support.

— Le stabilo pendulaire, en deux éléments terminés, en polystyrène coffré samba, avec bord d'attaque collé et poncé, ainsi que les fourreaux pour les broches de fixation déjà en place.

— La dérive idem le stabilo. Il reste à rajouter les saumons, et la partie recevant les charnières.



Si l'Alpina est facile à piloter en vol normal, il tient également très bien sur le dos. Il faut pousser le manche d'un tiers en avant environ.



En vol normal, les ailerons sont assez nerveux, mais sans lacet inverse. Le pilotage est sain même à basse vitesse.



Une belle bête que son propriétaire a amené sur la pente avant la décoration finale. Avec un engin pareil, l'envie de voler est pressante.

— Les ailes, en polystyrène coffré samba de très forte épaisseur (15/10). Elles sont en double trapèze et à double dièdre, le second intervenant au deuxième trapèze au niveau de la naissance de l'aileron. Le bord d'attaque est également en samba mis en forme. Les ailerons sont prédécoupés, l'emplacement des aérofreins est fraisé, ainsi que l'emplacement destiné à recevoir les renvois d'ailerons. Les gaines d'A.F. et ailerons sont déjà en place.

— Les clés d'ailes sont en acier, et les fourreaux en dural. Ces derniers ont la particularité de pouvoir se régler pour obtenir le dièdre désiré, en fonction du type dominant de performance recherchée : voltige ou vol à voile. Ce dièdre peut varier de 3 à 4,5 degrés environ.

Les clés sont maintenues par des vis qui pincement les fourreaux. Elles ont une tête « normale » au lieu de la mode actuelle qui met des six pans partout. Sur un terrain, il est tout de même beaucoup plus facile de mettre la main sur un gros tournevis universel plutôt que sur une clé spéciale.

— Sachet d'accastillage complet, où nous avons remarqué les très jolis paliers de stabilisateurs, comportant une très grande surface de collage.

— Toutes les pièces de balsa et de contreplaqué sont découpées. Les blocs sont bien entendu à mettre en forme et à poncer.

— Un plan (petit) où ne figurent que les points particuliers de construction, ce qui, entre nous soit dit, est amplement suffisant.

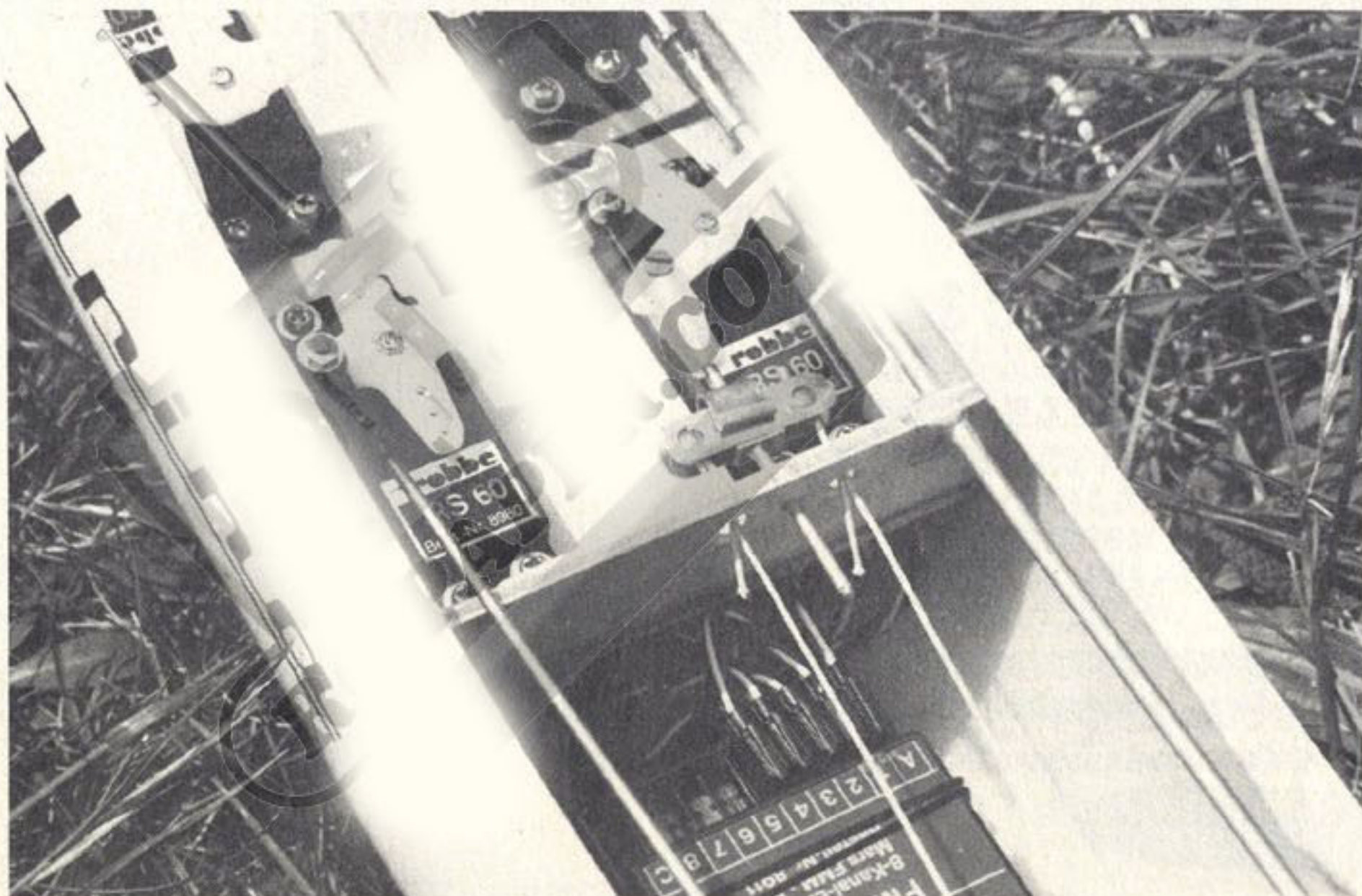
— Une volumineuse notice de construction en trois langues.

— Une planche de décalcomanies auto-collantes, très bien fournie.

Seul regret à la suite de l'examen de la boîte : l'absence des aérofreins dont il faut se résoudre à l'achat supplémentaire, ainsi que celui du train rentrant éventuel (il y a largement la place).

Achtungminen !

Nous ne saurions trop conseiller aux futurs amateurs d'Alpina de prendre leur temps et



Assemblage du planeur avant le vol. L'accessibilité aux servos d'ailerons et d'aérofreins est délicate. Mieux vaut se munir de pinces étroites. Ici, l'Alpina d'A. Robert.



Variante de montage des commandes : un servo avec fourchette pour les ailerons. Les aérofreins sont commandés par des ficelles. Notez les boucles de sécurité en cas de débordement des ailes.

de bien examiner le contenu de la boîte avant de signer leur chèque (ce qui évitera les polémiques ultérieures).

En effet, après nous être renseignés auprès des premiers acheteurs, il semblerait que les premières séries de boîtes aient été mises en fabrication un peu trop hâtivement, et vous risquez de vous apercevoir :

- que le raccord des deux demi-coquilles est peut-être décalé ;

- que certaines ailes sont mal coffrées, voilées et même, comme nous avons pu le constater, parfaitement inutilisables. Elles ont d'ailleurs été changées par le fabricant sans difficulté aucune, ce qui est un bon point à signaler.

Nous avons également eu des échos comme quoi la taille des ailerons ne serait pas identique de chaque côté. Ce dernier point n'a pu être vérifié, car la paire d'ailes que nous avons eu en main n'avait l'aileron découpé que sur une demi-plume.

En bref, il vaut mieux bien regarder ce que l'on achète avant de partir avec la boîte sous le bras.

Construction : débutants s'abstenir

Après vous être méfiés lors de l'acquisition de votre boîte, il va falloir malheureusement vous méfier encore tout au long de la construction.

Citons, par exemple, le raccordement ailes/fuselage. Les indications de percements portées sur le fuseau ne correspondent pas exactement avec la structure de l'aile, notamment pour la position de la clé et du téton de centrage arrière.

Il faut tout vérifier avant de percer, de coller et de mettre en place définitivement. Faute de quoi vous avez de grandes chances d'avoir des ailes décalées par rapport aux karmans, décalées entre elles, et avec des incidences différentes pour corser le tout.

Méfiance, vérifications, re-vérification et modifications éventuelles devront être présentes constamment à votre esprit durant tout le temps de la construction sous peine de surprises extrêmement désagréables.

Il faut donc des modélistes non seulement

avertis, mais également capables d'initiative pour rectifier éventuellement le tir.

Avis à la population.

Il faut donc tout d'abord lire attentivement la notice, pour s'imprégner parfaitement des méthodes de construction prévues, afin de pouvoir vérifier si les pièces fournies correspondent bien à la théorie pour pouvoir éventuellement modifier le système.

Pour toutes les raisons évoquées plus haut, il est indispensable de commencer par les ailes, dont les longerons et les gaines sont déjà en place, et ne peuvent plus être modifiés.

Le revêtement en samba, de qualité moyenne, devra être rigoureusement reponcé, notamment pour affiner la totalité des bords de fuite.

Terminer la découpe des ailerons en vérifiant avant l'opération que les dimensions sont bien identiques et symétriques. Le reste de la finition des ailes ne pose (heureusement) pas d'autres problèmes.

Aucun commentaire à faire du côté des empennages.

Lorsque la voilure sera entièrement terminée, il sera temps de s'occuper du fuselage et de l'assemblage de ladite voilure. C'est en présentant l'aile sur les karmans que vous constaterez que toutes les précautions que nous vous avons demandé de prendre étaient parfaitement justifiées.

Les servos de commande des ailerons et des aérofreins sont montés en prise directe. C'est la solution la plus simple, mais avec un fuselage étroit le raccordement des chapes n'est pas une chose aisée.

Certains ont préféré le système des fourchettes. Les différentes solutions sont valables, c'est une question de goût.

Comme avec tous les planeurs, vous aurez certainement à prévoir du lest dans le nez, pour obtenir un centrage correct.

En voiture, Simone

Une fois le planeur terminé, on oublie bien vite toutes les petites misères de la construction. La machine est vraiment splendide, fine et racée au possible.

Vous allez frétiller du croupion tant l'impatience vous ronge de placer l'Alpina dans son élément.

Nous avons déjà eu l'occasion de remarquer ce planeur en remorquage, à Saverne, où il nous avait beaucoup impressionnés par ses aptitudes d'accrocheur et de renifleur de thermiques, mais le premier exemplaire terminé à Metz, que nous avons testé à la pente, a été réalisé par Roland Refin des Ailes Mosellanes, immédiatement suivi par celui de Robert ndr. Dès le premier lancer, le planeur se montre particulièrement agréable à piloter. On pousse à peine le manche et la machine accélère remarquablement bien avec une bonne restitution. La voltige passe les doigts dans le nez sans que les ailes prennent des positions alarmantes. Les aérofreins ne sont pas particulièrement efficaces, mais n'introduisent aucun couple lors de leur utilisation.

Conclusion

Capable de performances remarquables, nous sommes certains que l'Alpina ne tardera pas à faire parler de lui en compétition.

C'est un des meilleurs planeurs qu'il nous ait été donné de piloter.