



Yves le Cozannet est sans aucun doute le meilleur pilote des Antilles. A ce titre, il était particulièrement compétent pour faire ce banc d'essai complet, aidé en cela par le fait que les heures de vol peuvent être multipliées sous les tropiques, même en plein hiver !



BIG SUPRA

Yves Le Cozannet

(photos : Hubert Rimbaud & Laurent Michelet)

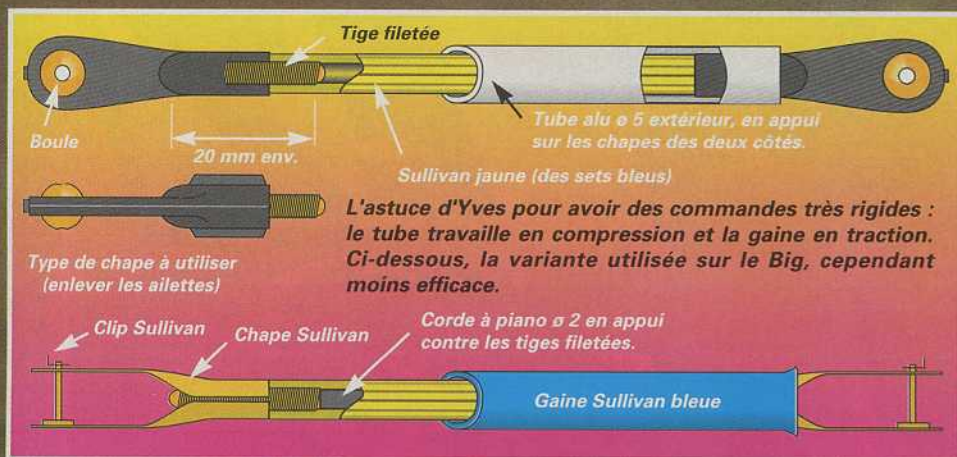
Le Big Supra est un grand modèle de voltige "ready to fly" (RTF) dessiné par Hanno Pretner et produit par la maison EZ, que l'on ne présente plus.

Le décor de l'aile stipule "Zlin 3500". Le Big se situe en fait mi-chemin entre un gros multi et une semi maquette du dit "Zlin" (50). Sa forme est réussie et très agréable à regarder, en l'air comme au sol. Si sa taille est encore raisonnable, elle attire incontestablement sur les terrains...

MWOIN KA DI-WOU,

I BON MEM !

(JE VOUS LE DIS, IL EST TRES BON !)



La construction est du type "Classique EZ" donc Dépron+film plastique sur structure balsa et contreplaqué. Cette mousse-film est la même que celle utilisée sur tous les avions de la gamme, généralement plus petits et légers. Si la solidité du film ne pose ici aucun souci en vol, il faudra être soigneux lors des manutentions en raison du poids de ce modèle. Fabriquez dès le montage deux berceaux en roofmat qui permettront de poser le modèle en position "dos" pour monter ou démonter l'aile, ou bidouiller dans le fuselage. Prévoyez un ajustage légèrement serré pour que ces blocs restent sur l'avion quand vous le retournerez (voir Looping n°18).

éléments dont vous aurez besoin, et l'ordre des opérations. Vraiment du très beau travail, mais point de traduction française dans ma boîte. Les photos suffisent, de toutes façons, et les indications cruciales comme les débattements ou le centre de gravité sont dessinées et cotées.

Montage

On ne peut parler de "construire" un EZ, mais un bon montage final est crucial pour le bon fonctionnement du modèle. Lorsque je monte un engin, j'applique une méthode qui consiste à monter l'avion aussi entier que possible mais sans rien coller ou couper définitivement, ce qui permet de vérifier que la position du C.G. sera bon, et met à jour une "foultitude" de petits détails auxquels on ne pense pas... (Ex

beaucoup plus souple, épais et résistant, ce qui est bienvenu. Les emplacements des servos sont préparés, ainsi que les platines, à coller (au fait, avez-vous remarqué la précision de la découpe des pièces bois, et la facilité avec laquelle elles se détachent des planchettes ?... un régal !). EZ a prévu des cache-servos en plastique, il faut donc régler la hauteur des servos avant de coller les platines. Le raccord-cache central du dessus de l'aile peut être collé, mais il faut attendre pour celui du dessous qui ne sera collé qu'après avoir effectué la fixation de l'aile sur le fuselage. Une astuce : enfiler des petits bouts de durit sur les vis et ne les enlevez qu'au moment de visser l'aile en place. Remettez-les dès que l'aile est extraite du fuselage (avant même de débrancher les rallonges !). Cela évitera aux vis de sortir de leurs logements et de se balader dans le cache. Les petits joints toriques livrés sont sensés remplir le même rôle mais ont disparu des la deuxième sortie...

Motorisation

EZ recommande l'OS 35 BGX. Si votre budget vous le permet, nul doute que c'est le moteur à la hauteur pour cet avion... La comparaison des essais du 25 Super Tigre et du 35 BGX avec les mêmes hélices ne donnait à celui-ci que 500 tours de mieux, mais la différence de prix est par contre importante. Ces essais sont



Son prix le place résolument dans le haut de gamme. Nous allons voir si son plumage vaut son ramage (ou lycée de Versailles...).

Le kit

Dans la boîte, vous trouverez : Un Big complet, sauf : Les colles (époxy lente et rapide, cyano fluide), et du silicone type baignoire pour l'étanchéité. A ce chapitre, je rajouterai du scotch blanc style électricité mais de 39 mm de large.

Manquent aussi à l'appel : la radio et le moteur, les roues, de la durit carburant, les guignols, charnières et tringleries, un peu d'outillage de base et de la peinture à maquettes pour le pilote et le cockpit. La notice est un modèle du genre, et rien n'y est laissé au hasard, tout est indiqué en Japonais et en Anglais (sauf les notes sur les figures favorites de Hanno, uniquement en Japonais !). Chaque étape est détaillée avec des photos, la liste des

ici : le montage de la commande aller-retour de dérive, tout à la fin de l'assemblage, alors qu'il vaut mieux le faire au début). Une bonne étanchéité est vitale pour la durée de vie du modèle, donc silicone ou scotch blanc partout où l'huile risque de s'infiltrer...

L'aile

L'assemblage des deux panneaux est classique pour un RTF. Passez quand même les rallonges des servos (un par aileron). J'ai racheté ce kit à un ami qui avait entamé le montage et collé l'aile (époxy lente). Elle est donc d'une pièce et son transport demande du soin et de la place. Il doit être possible, moyennant certaines modifications, de la rendre démontable. Les ailerons sont à poser, ce qui laisse à chacun le choix des charnières... Pour moi : charnières nylon + 2 épingles de chaque côté, à peine cyanolitées (5 charnières par aileron, 4 par demi-profondeur, et 4 à la dérive). Cela tient largement bien, permet le démontage, et fait rivet maquette ! Les saumons en plastique sont posés. Ce plastique, utilisé dans ce kit pour toutes les pièces de ce type, est différent de celui fourni dans les petits modèles EZ. Il est

faits avec les pots d'origine, mais l'écart doit se creuser avec des résos adaptés... Le choix est difficile ! J'ai racheté cet avion avec un 25 ST juste rodé et pré-installé, donc je ne me suis pas torturé la cervelle très longtemps quant à la motorisation... Le 30 ST donnerait certainement le meilleur rapport puissance/prix. Quelque soit le moteur choisi, prévoyez un résonateur, la puissance sera plus "sympa" et un tunnel est déjà prévu sous l'avion. Pensez à détourner vers le bas la sortie des gaz, (propreté).

Le fuselage

C'est sur cette pièce que se concentre l'essentiel du travail. Montons d'abord le moteur, 5 écrous à griffes sont déjà posés pour le BGX 35. Pour le 25 ST, il faut placer trois écrous à griffes à 120 degrés. Le cylindre a été positionné sur le côté, légèrement incliné vers le bas, ce qui permet un montage très propre du silencieux ST d'origine, dont seules les deux pipes traversent le capot. Cette disposition convient aussi avec un réso. J'ai percé deux trous de 6 dans la cloche/bâti du 25 ST pour les durits, car aucun passage n'est prévu d'origine dans celle-ci. Le 25 ST étant plus court que le BGX, il a fallu décaler le plateau d'hélice vers l'avant, grâce à 6 épaisses rondelles de 10, intercalées

entre le roulement avant et le plateau. Il est aussi possible de décaler tout le moteur en le montant sur silent-blocs. L'avantage de décaler le plateau, c'est que l'on éloigne le pointeau de l'hélice (5 cm, c'est plus safe !). Aucun réglage de piqueur ou d'anticouple n'a été fait au départ. Le montage du capot ne pose pas de problème particulier, hormis la découpe, car le plastique s'épaissit vers l'avant, rendant l'opération pénible et dangereuse (attention au passage en Fail-Safe du cutter !...). Le réservoir, est de capacité respectable (750 cc). Tous les kits RTF prévoient le montage du réservoir sévèrement immobilisé dans les couples en contreplaqué. Cette méthode induit très souvent des difficultés de carburation (émulsion). J'agrandis toujours ces logements et cale les réservoirs dans de la mousse bien souple. Ne surtout pas caler le réservoir en butée contre la cloison pare-feu, mais intercaler une plaque de mousse, généreusement garnie de silicone côté moteur, lors du montage définitif. Prévoir des durits de fort diamètre intérieur car l'aspiration est puissante avec les moteurs utilisés. Une fois l'installation moteur/réservoir effectuée à blanc, redémontez-les afin de passer une couche de résine époxy sur le couple pare-feu. Puisque vous êtes dans le coin, prémontez aussi le train. Vous constaterez qu'il est très costaud (lames d'acier : 400 g). Une fois la résine bien polymérisée, montez définitivement le réservoir et le cache inférieur avant au silicone.



Inhabituellement gros pour un modèle de pure voltige, le Big Supra vous surprendra par son inertie, qui donne un réalisme certain à son vol.

parties mais permet, moyennant un peu d'attention, de sortir un cockpit assez réaliste, d'autant qu'un tableau de bord autocollant est également livré.

La déco rose et verte des flancs passe tout près du baquet et le scotch blanc vient la couvrir. On peut refaire ce baquet en époxy pour le rendre autonome et démontable avec un petit verrou style planeur, sans scotch. Toujours pour l'esthétique et dans la même zone, vous trouverez un raccord dans les feuilles de Dépron des flancs, pile à cet endroit (fusible ?). Ce raccord laisse une fente qu'il est judicieux de remplir d'époxy. Un autocollant vient couvrir ce joint. Ce sticker, comme tous les autres dans le kit, non content d'être allergique aux produits comme l'acétone et d'être mat (alors que l'avion est brillant), comporte une impression dont la forme ne correspond pas bien aux motifs du fuselage... Les couleurs ne sont d'ailleurs pas identiques à celles du Dépron. Dommage pour la belle harmonie du dessin, évocatrice d'autant de cabriolets dans l'azur... (Ho làlà, mais dans quelle étagère !...).

Empennages

Les deux demi-stabs sont profilés et non "planché" comme d'habitude chez EZ.

Ils sont reliés de part et d'autre du fuselage grâce à deux clés en tube alu. Ces clés assurent l'alignement, mais sont insuffisantes pour le maintien des stabs. C'est mon chat (Véritas !), qui me l'a fait remarquer en montant délicatement sur un des stabs, pliant les deux clés sans difficulté. Le haubannage prévu d'origine est donc indispensable ! Tel qu'il est, ce système permet le démontage, ce n'est pas à envisager à chaque sortie. Préparez les fentes pour les charnières des volets de profondeur et de dérive mais ne les posez pas, vous pourrez mieux vérifier visuellement les alignements. Les saumons de stab et de dérive sont posés et comportent des petits triangles plastique qui ferment les parties qui dépassent tout en les rigidifiant. Les tranches des volets sont protégées d'origine par de la peinture blanche, comme les ailerons.

Une fois le stab monte à blanc, vous pouvez coller la dérive en place, puis le cache plastique qui finit l'arrière du fuselage. Avant de monter les haubans, préparez la roulette de queue, car ils viennent s'y fixer. J'ai dû tout de suite modifier cette roulette, car le palier m'est resté dans les doigts... En dehors de ce défaut de soudure, cette roulette est superbe et bien adaptée.

La commande de gaz, en Sullivan, est prolongée côté moteur d'un quick-link plié en S pour contourner la cloche. J'ai entièrement couvert ce quick-link avec de la petite gaine thermo-rétractable pour éviter les contacts métal/métal. Puisque j'ai dérivé au chapitre "tringleries", j'en profite pour parler de la commande aller-retour de dérive ici, car elle recèle d'un piège qu'il est préférable de déjouer maintenant... L'arrière du fuselage comporte un pont raidisseur en balsa entre l'arrondi supérieur et la caisse, lequel pont coupe en biais le trajet prévu pour les câbles. Il est préférable de percer les passages des câbles avant de coller la dérive. J'ai effectué ce perçage avec un tube alu affûté au bout. Cela allait bien dans le balsa, mais le tube a dévié lors d'une rencontre inopinée avec un couple en contreplaqué... Ne voulant pas faire frotter les câbles, j'ai préféré faire l'aller-retour avec de la Sullivan ce qui permet d'avoir des "S" sur le trajet sans problème. Il est possible de passer une autre gaine pour l'antenne, mais attention à la réception (voir au chapitre "vol"). La fixation de l'aile est assurée par 4 vis acier prenant

dans des blocs en contreplaqué munis d'écrous à griffes. Mettez soigneusement en croix, repérez les trous, et percez. Il est inutile de remplacer les vis acier par des nylons, car l'aile, quasi médiane, n'aurait de toute manière aucune chance d'éjection salvatrice, en cas d'atterro style "roulade". La verrière et son baquet sont prévus collés.

C'est sûrement plus beau, mais j'ai préféré la maintenir avec le fameux scotch blanc, ce qui permet le démontage pour entretien, et surtout donne accès au dessus de la platine pour ranger les fils de servos et/ou y placer des éléments de radio. Il en est de même pour le cache inférieur du fuselage derrière l'aile qui permet, une fois enlevé, d'avoir un bien meilleur accès à l'intérieur de l'arrière du fuselage. Si vous ne montez pas tout de suite un résé, sa fixation se fera à cet endroit, qu'il faudra renforcer. Exit donc la cyano pour ces pièces. Cela vous laissera aussi la possibilité de faire l'aménagement de cabine (o-bli-gatoire !) après les vols d'essais (impatience, va !). Un buste de pilote en plastique fin est livré dans le kit. Il est malheureusement en trois



La commande s'effectue par 2 ressorts depuis le volet de dérive. Siliconez généreusement tous les raccords plastique/dépron, afin de prévenir les infiltrations dans cette zone exposée à l'huile. Les haubans en fil d'acier comportent un œillet d'un côté et sont à mettre à la longueur. Compte-tenu de leur importance pour la géométrie et la rigidité de l'arrière, je trouve que la solution proposée est peu pratique et mal conçue, car régler la tension des haubans uniquement en effectuant l'œillet à l'autre bout est très aléatoire. Pour le prix, EZ aurait pu livrer des ridoirs réglables ou similaires... De plus il faut renforcer les demi-stabs aux points de fixation par collage de petites plaquettes de contreplaqué, d'où re-autocollant-mat-qui-ne-tient-pas-à-l'acétone (grrr) !

Là encore, EZ aurait pu prévoir 2 blocs, d'origine, sous le Dépron. Posez les volets, maintenant. Préparez les platines des servos de profondeur, réglez et collez.

Posez les derniers stickers.

Installation radio

J'ai équipé le Big en Graupner avec comme servos :

- Ailerons et profondeur : 4 x C 4041,
- Gaz : 1 C 5007,
- Direction : 1 C 4021.

Le 4021 (6.5 cm.kg) est placé à la direction en raison de la taille de la gouverne, mais aussi parce qu'il est très peu démultiplié et permet au volet de bouger aisément pour amortir les inévitables petits chocs lors des transports.

Attention toutefois à la consommation avec ce type de servo. Le récepteur est un classique FM 8 voies. Il est placé sur le plancher/platine, enveloppé de mousse et maintenu par des rilsans qui passent à travers la platine (d'où l'utilité de garder la verrière démontable...). L'accu est un 6 volts (5 éléments) Graupner 1300 mAh. Tous mes modèles sont en 6 V car les servos sont ainsi plus puissants et rapides. Il est placé sous la verrière, en avant de la platine, et "tie-rapé". Sur un tel modèle, on a intérêt à installer une double alimentation avec un accu de secours. Les emplacements des servos étant déjà prévus, il n'y a pas à s'étendre sur leur positionnement.

Après les premiers vols, j'ai "ferrité" les deux servos arrières et les ailerons (rallonges de plus de 60 cm). Ces ferrites sont placées à ras du récepteur et immobilisées avec des rilsans. L'inter, standard, est monté sur le flanc. J'ai "classiquement" fait sortir l'antenne, par le flanc, puis légèrement tendue vers le sommet de la dérive avec un élastique. Nous verrons lors des essais en vol que cette disposition pose des problèmes sur cet avion.

Tringleries, carénages, finition

Nous avons déjà vu les tringleries de gaz et direction, en gaine Sullivan. Les tringleries d'ailerons et de profondeur sont directes. Je les ai également réalisées en Sullivan (voir schéma). Cette méthode ne vaut pas le rondin

carbone, mais c'est pratique, raide, léger, et réutilisable. Par manque de tube alu, j'ai ici employé une autre variante de cette technique, qui consiste à utiliser la gaine bleue comme tube, avec les chapes métalliques livrées avec les sets Sullivan.

Je finis par le montage des roues, choisies au diamètre maximum (ici 90 mm) qu'autorisent les magnifiques carénages, car j'apprécie les qualités "tout terrain" d'un modèle pour le taxiage ! Remarquez que j'ai dit "autoriseront". Vous aurez tous compris que l'avion a d'abord volé sans ces accessoires (une vieille habitude...). Les axes des roues principales sont des BTR de 6, lisses sur la partie portante, plus deux écrous, un standard et un Nylstop. Excellent, tout ça ! Par contre il vaut mieux baguer tout de suite les roues, car les moyeux, reperçés à 6.5, prendront vite des libertés incompatibles avec leur fonction...

Les carénages, sont faciles à installer et tiennent très bien dans le temps.

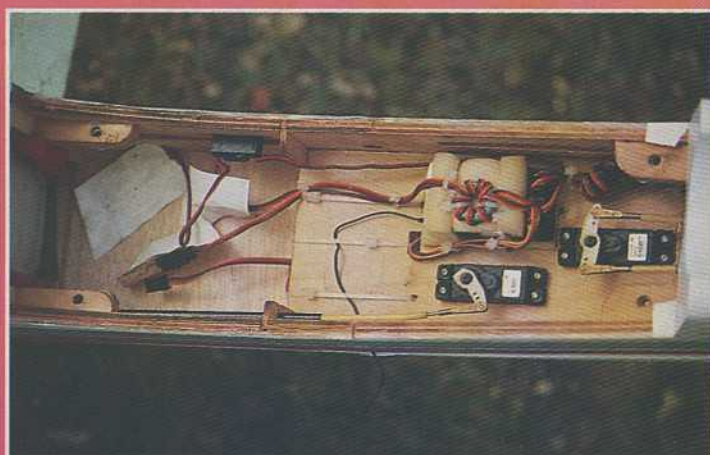
Malgré quelques "raids 4x4", ils n'ont jamais bougé.

Les réglages

Pour le premier vol, j'ai suivi scrupuleusement la notice pour les débattements et positionné le centrage au milieu de la plage indiquée. La notice indique le C.G. fuselage seul, ce qui est une sage précaution, car le revêtement de l'aile n'apprécierait sûrement pas de supporter le poids de l'avion sur deux points. Ici pas de problème : une simple règle permet de vérifier le C.G. Vérifiez que le stab est bien à 0 degré, fuselage en équilibre sur la règle. Avec l'échappement standard du 25 ST, le Big est centré un peu avant. Ayant prévu un réservoir, j'ai plombé provisoirement juste devant la roulette de queue. Peu de plomb a suffi, maintenu au double face + scotch blanc pour l'étanchéité. Par prudence j'avais programmé deux Dual-rate (ailerons et profondeur) qui se sont révélés inutiles avec les débattements de la notice. J'ai par contre programmé un exponentiel puissant à la dérive pour éviter toute action involontaire sur celle-ci lors de la manipulation du manche de profondeur, comme le recommande la notice, d'ailleurs. J'ai mis aussi un peu d'exponentiel aux ailerons et à la profondeur, ça adoucit le modèle et autorise des corrections fines sur trajectoire (l'exponentiel, ça devrait être o-bli-ga-toire !).

Il m'a fallu très exactement "que" 35 heures pour amener l'avion à son premier vol. C'est là que l'on considère le prix du kit sous un angle nouveau... Après les premiers vols, quelques heures de pur plaisir ont été passées à faire l'aménagement cabine et monter le réservoir et les carénages de roues.

Contrairement au cas du Mystic 30 EZ présenté le mois dernier, ici la place ne manque pas pour la radio !



Le vol

Le premier vol eu lieu le 11 juin 1992 sur notre terrain de Gardel.

Le plein est fait : une pompe gros débit est bienvenue pour remplir les 3/4 de litre du réservoir ! Le 25 ST est équipé d'une 18 x 6 qui est presque maquette, en taille, sur cet avion. Plein pot, elle tourne à 8000 tr/mn.

La traction statique est impressionnante, et l'essai nez haut montre que le Big ne demande qu'à partir à la verticale ! Le décollage n'a posé aucun

problème, il faut seulement contrer un peu à la dérive au début du roulage.

Le Big Supra se met tout seul en ligne de vol, sans piquer du nez à la mise de gaz.

Prise d'altitude. Petites touches gauche/droite aux ailerons, l'avion est très calme. C'est lorsque j'ai entamé l'hippodrome qu'a eu lieu le premier "top", assez sérieux. Réduction immédiate des gaz, et procédure d'approche. L'hélice à un puissant effet de frein à bas régime et produit alors un bruit important, un peu comme en grandeur, c'est génial ! L'atterrissage n'a posé aucun problème, basse vitesse, trois points, en jouant sur les gaz. Pour ce premier vol, les rallonges n'étaient pas encore ferritées. Le lendemain, retour au terrain avec l'avion dûment ferrité, pour la deuxième phase d'essais. Il y a toujours des tops, mais plus faibles. Bizarre autant qu'étrange cette affaire... C'est par hasard que je me suis aperçu que les tops survenaient quand j'étais directement tourné vers le modèle, l'antenne émetteur ne le pointant pourtant pas, grâce à la rotule. En me tournant de 90 degrés de côté, plus de tops !

Pour en être bien sûr, je me retourne vers l'avion et c'est reparti pour des passages tranches "automatiques" (Cardiaques s'abstenir !). Je pense que ce sont les haubans du stab (cadre électriquement fermé, merci Faraday...), qui "masquent" l'antenne dans certaines configurations car elle aboutit près de la pointe supérieure du losange formé par ceux-ci. Dès le début, j'ai senti que ces haubans allaient m'emm..., hé bien, je ne m'étais pas trompé ! J'en suis à plus de 70 vols maintenant avec cet avion et il est resté dans cette configuration. Je vole donc toujours légèrement tourné de côté, ce qui est mauvais pour la visi, et pas favorable à une totale relaxation pendant le pilotage... Je vais refaire ces haubans en matériau non métallique. L'avion, avec la 18 x 6, a un vol très réaliste, bien amorti et lent, mais la puissante traction permet de s'arrêter en montée et de repartir sans difficulté. Le problème du vol lent à forte traction, c'est le couple moteur, nettement ressenti dans les montées, ce qui oblige à un pilotage soigné à la dérive (ça vous fera les pieds !). Je me suis mis au pupitre avec le Big, car ma MC 20 est équipée d'un inter de manche. Avant, je ne pilotais "pupitre" qu'en hélico. J'ai tout de suite volé vraiment en 3 axes, sans même m'en rendre compte, car j'étais conditionné : pupitre = hélico = 3 axes. Super, car le lacet inverse, bien que faible, est présent, et le découplage des fonctions est nettement amélioré en pilotage pupitre. Le taux de roulis est gentil, mais suffisant, avec les débattements préconisés. Les montées verticales en tonneau ne sont pas faciles à tenir à cause du couple, et le moteur finit par être un peu insuffisant, avec l'échappement standard en tous cas. Sans tonneaux, le Big monte indéfiniment. D'une façon générale, l'avion donne un peu une impression de lourdeur, très réaliste. Ce n'est qu'une impression, car les déclenches et vrilles normales s'arrêtent dès qu'on lâche les manches. Les exponentiels y sont aussi pour quelque chose, car ils gomment tous les petits à-coups de pilotage (Parkinsonisme précoce ?). Le vol tranche tient très bien, et ne demande



aucune correction à piquer ou à tirer pour aller droit. Par contre, sans réso, la puissance est insuffisante pour partir en looping tranche, et juste avec. Profitant de mon inter de manche, j'ai programmé les déclenches dits "automatiques". C'est très pratique pour faire des déclenches tranche/tranche, où le timing est crucial. Là encore, l'arrêt est net. La déco est assez visible, mais méfiance quand même sur fond de nuages gris, où elle se fond un peu. Le vol dos est très stable et ne demande qu'une faible action à piquer. Le Big ne décroche pas en vol dos. Le décrochage ventre est tardif (même centré limite arrière), et il faut vraiment insister pour l'obtenir. Il se récupère en quelques mètres. L'avion est très neutre. Malgré la charge alaire relativement élevée, le vol lent, et même très lent peut être effectué sans danger. Les passages bas et lents en glissade sont un régal. Il est possible de décoller avec à peine un quart de gaz. Rassuré par l'effet de frein de l'hélice au ralenti, je me suis hasardé à essayer le looping en tonneau. Hé bien, cela passe bien, et l'on se prend à vouloir devenir un Paysant-Le Roux un jour, grâce à cet avion (l'espoir fait vivre...). Je me suis refusé à trop faire l'âne, quand même, avant notre meeting "Antilles Modélisme 92". L'avion avait alors 50 vols à son actif, et a volé à très peu de chose près tel qu'il était lors des essais. Je dirai "malheureusement", car grâce à ce meeting, j'ai pu rencontrer celui que je considère comme le dieu vivant du pilotage, Christophe Paysant-Le Roux. Pendant le show, j'ai pu comparer le vol du Big à celui de son Manchot 3000, lors d'un vol de patrouille improvisé. La différence de vitesse et de pêche est évidente, son avion ne pesant qu'environ 5 kg avec un ST 30 + réso Sonex (ça déménage !). Christophe m'a expliqué certaines figures

comme la vrille à plat qui passe très bien avec le Big, à la seule condition de savoir comment en sortir, ce qu'il m'avait heureusement révélé ! Le meeting passé, et même très bien passé, j'ai très vite monté mon réso (un Grégoire). Le régime est passé à 8700 tours mais je n'ai encore fait aucune recherche d'accord. Par la même occasion, j'ai reculé le centrage à la limite arrière préconisée. L'avion reste très sain tout en ayant gagné en maniabilité.

Le taux de roulis a notamment augmenté. La vrille à plat sort toujours, et je pense encore reculer doucement le centre de gravité car l'avion est encore très, très sain, ne montrant aucune velléité de déclenché non commandé. Le looping tranche passe, maintenant, mais en trichant un peu sur l'inclinaison, preuve que la motorisation est encore un peu juste pour certaines figures. Je vais essayer une hélice de 16 x 8 qui devrait rendre le vol plus rapide et moins sujet aux déviations dues au couple ou à la faible vitesse. Je n'ai pas parlé des trims car je n'y ai jamais touché. Pensez à équilibrer l'avion latéralement, sinon, avec le poids du moteur décentré, il partira toujours à droite au décrochage.

Je vais mettre un peu d'anticouple au moteur, un jour...

Conclusion

Le Big Supra mérite sans conteste sa place dans le haut de gamme EZ. Son vol peut être "paramétré" de lent et réaliste à "multi petit gros", selon les désirs du pilote, en changeant les réglages et/ou la motorisation. Son esthétique, très réussie, souffre cependant un peu des quelques raccords d'autocollants inhérents à la technique EZ. La construction, très étudiée et au point dans l'ensemble, souffre elle aussi de quelques détails qui ne sont pas à la hauteur du reste, tels les haubans de stab. Ces petits défauts sont somme toute mineurs, et pour la plupart faciles à corriger. Pour moi, le Big est un avion réussi à 95 pour cent ! Bien sûr, vous ne pourrez pas le finir avec votre méthode ou déco perso, mais le Big est fait pour voler, et ça, il sait faire, et même très bien ! Son pilotage est très facile car il est doux et précis, mais il permet toutes les figures "haut de gamme" ! Selon moi, le prix est justifié, en regard du gain de temps sur la construction et de la qualité de l'ensemble. Les "anti Dépron" vont hurler, mais le surplus de soins que réclame ce matériau est minime, et sa durée dans le temps

finaleme nt très correcte. Attention toutefois aux longues expositions au soleil, car mon Big a commencé à jaunir. Il arbore maintenant plusieurs blancs différents: Dépron, plastique, scotch...

Pour qui le big ?

Si vous avez peu de temps, ou que vous préférez construire des maquettes où des créations persos et acheter "tout faits" les avions de tous les jours, (que j'appelle les "utilitaires"), que vous voulez voler avec un bel avion, de taille respectable, mais encore transportable, que vous maîtrisez un minimum bien le pilotage, et/ou que vous voulez vous perfectionner

Les deux mètres d'envergure du Big Supra apparaissent bien sur cette photo !

en voltige, que vous avez le portefeuille lourd (en ce moment, c'est pas évident, hein ?), alors vous êtes faits l'un pour l'autre et le Big Supra remplira votre vie de joie (ils vécurent heureux et eurent beaucoup d'...) ! Si vous êtes tenté par la voltige grand modèle, le Big est un bon choix, bien qu'il me paraisse peut être un peu petit. Il permettra néanmoins de "tâter", sans pour autant franchir le pas d'un vrai petit gros, plus coûteux. Alors, n'hésitez plus, je vous assure que vous en aurez vraiment pour votre argent ! En plus si vous venez avec pour notre meeting 93 (n'hésitez pas non plus !), on se f'ra une petite patrouille !

Mwion ka di-wou, i bon mem (Je vous le dis, il est très bon) !



Caractéristiques

Nom : Big Supra (Zlin 3500)

Fabricant : EZ (Sports Aviation)

Designer : Hanno Prettnner

Distributeur : MRC

Type : Monoplan aile médiane, monomoteur

Envergure : 200,5 cm

Longueur : 161 cm

Moteur : Préconisé : OS 35 BGX

Utilisé : 25 Super Tigre + réso

Surface alaire : 65,66 dm²

Poids : 6200 g à vide

Charge alaire : à vide, 94,42 g/dm²

Volume de stab : 0,66

Radio : Graupner

Servos : 6 Graupner

Accu : 1300 mAh, 6 volts

Prix : 7380 F prix maximum conseillé

Pour

- Excellente préfabrication, très avancée.
- Esthétique très réussie.
- Qualités de vol.
- Réalisme en vol (avec une hélice à faible pas).
- Relative légèreté de l'ensemble fini.
- Pilote sympa livré dans le kit.
- Prix ! (voir chapitre "Conclusion").
- La notice (même en anglais !)

Contre

- Le haubannage du stab, mal conçu et dangereux pour le modèle.
- L'aile en une seule partie.
- Mauvaise qualité des autocollants de finition.
- Relative fragilité du revêtement.
- Manque de certains petits accessoires (guignols, roues...).
- La notice, pas traduite dans ma boîte.
- Le prix (même justifié, ça fait mal !).