

UNE GRANDE PLUME
DE PERFO !

Le CONDOR

de Multiplex

Chez Multiplex, les grands planeurs, c'est une seconde nature. Et chaque nouveau 4 mètres est un événement. Le Condor, c'est le "petit" dernier, et c'est un grand cru !

Il n'y a aucun doute, les maquettes ou semi-maquettes ont le charme de leurs harmonieuses rondeurs. Mais il existe une autre race de planeurs, uniquement destinés au plaisir du pilotage et à la performance du vol. Ce sont bien souvent des machines qui germent dans l'esprit curieux de modélistes à la recherche de la perle rare capable de leur procurer, durant de longues heures, cette exquise sensation d'enrouler la balle de plus en plus serré sous les cumulus. Généralement, ces merveilleuses machines ne sont pas raffinées dans leur forme qui visent uniquement l'efficacité, un peu rustres même parfois, mais toujours fidèles à leur pilote une fois lancées à la conquête du ciel. Un planeur de performance offre d'autres charmes qu'il faut savoir apprécier, comme la précision, un caractère entier...

Le tour du propriétaire

Le Condor de Multiplex appartient à cette deuxième catégorie de planeurs destinés uniquement à la performance et au plaisir solitaire des soirs d'été. Avec ses 4,20 mètres d'envergure, il est plus grand que la plupart des machines de ce type et, sans doute pour céder en partie à la mode instaurée par le Discus, le bord d'attaque de son aile présente trois cassures. Un peu dans le même esprit de mode aérodynamique, les saumons sont très proches des recherches de la société Dornier. Bref, cette aile est belle. Pour le profil, Multiplex a eu recours à la famille HQ, annonçant un profil "moyen" HQ 2,4/11. Je rappelle au non-initiés que les références des profils HQ signifient : HQ = Helmut Quabeck, 2,4 = courbure moyenne du profil en %, 11 = épaisseur relative du profil. Ces profils HQ sont réputés pour accepter de très fortes charges alaires en gardant un taux de chute raisonnable à la condition de conserver une vitesse de vol en rapport, c'est-à-dire plutôt élevée. Certains leur reprochent de manquer d'efficacité pour la voltige, principalement en vol dos, mais ceci est généralement dû à un centrage trop avant. D'ailleurs à ce propos, il faut savoir que les HQ réclament un centrage très précis pour exprimer toutes leurs qualités. Comme tout planeur destiné à la performance, il



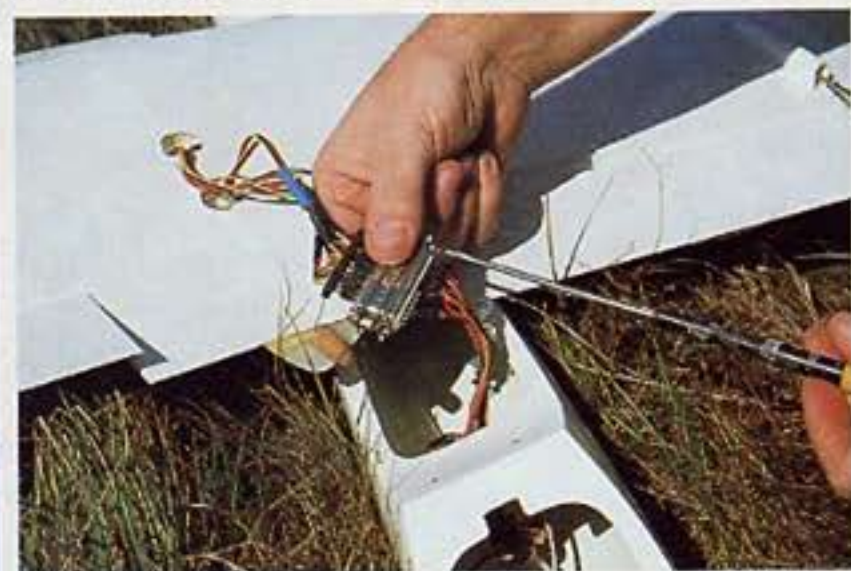
Frédéric Rémy, qui participa avec Gérard Hübner et le signataire aux nombreux essais du Condor que l'on voit pleine page en vol, vous présente ci-contre la bête : 4,20 m d'envergure, 5610 g, profil HQ. Un sacré cocktail pour une machine de performance exceptionnelle !

est à prévoir que l'aile devra, selon les délires du pilote, encaisser un nombre de G non négligeable. Des calculs récents estiment qu'en virage type épreuve de vitesse, l'aile encaisserait jusqu'à 15 G ! Etant en présence d'une bête de 5 à 6 kg, c'est donc l'équivalent d'un petit quintal que l'aile doit supporter. Pour éviter une grosse clé d'aile lourde et coûteuse, Multiplex a choisi de réaliser l'aile du Condor en trois morceaux, la partie centrale de 1,90 m recevant les AF, les volets de courbure et les 4 servos associés (il est curieusement prévu un servo par AF, alors que cette partie centrale d'une seule pièce permettrait facilement de n'en prévoir qu'un). Pour porter l'envergure à 4,20 mètres, deux tronçons d'aile extérieurs de 1,15 m viennent compléter le tableau, chacun de ces morceaux d'extrémité avec son alleron et son servo. La jonction entre la partie centrale et les parties extérieures est confiée à des tubes inox de 12 mm de diamètre manchonnés sur des tourillons en hêtre. Le téton de centrage est en CAP de 3 mm : une solution peut-être un peu lourde mais qui ne laisse "planer" aucun doute sur la solidité. La fixation de cette aile sur le fuselage est assurée, à l'arrière, par un téton de centrage en hêtre de 10 mm de diamètre (caché sous un carénage en

UNE PRISE INFORMATIQUE POUR LE RACCORDEMENT DES SERVOS

Afin de simplifier le montage du planeur sur le terrain, éviter les erreurs de branchement, et ne pas avoir un super plat de spaghettis dans le fuselage, j'ai choisi une prise informatique 25 points pour le raccordement électrique des 6 servos installés dans l'aile (voir photo).

La notice évoque l'utilisation possible d'une prise 9 points (6 fils de signal, un plus, un moins). C'est a priori astucieux mais les quatre servos principaux peuvent être amenés à bouger simultanément sous forte charge (dans le cas d'une ressource



violente par exemple), réclamant alors un courant important. Or les prises informatiques ne sont pas prévues pour supporter de telles intensités sur un seul point de connexion. C'est pourquoi il m'a semblé préférable de souder chaque "plus" et chaque "moins" sur des plots séparés (soit 18 soudures au total). J'ai évidemment installé des tores de ferrite sur chaque rallonge de servo en sortie du récepteur pour supprimer tout parasite éventuel lié à la longueur de ces fils.

résine du plus bel effet) et, à l'avant, par deux vis métallique de 5 mm de diamètre qui seront elles cachées par la verrière.

Le fuselage est quant à lui classique, superbement moulé en tissu de verre/époxy gelcoat blanc avec un plan de joint des plus discrets. Multiplex ayant choisi l'option solidité (et longévité) face à l'option légèreté, ce fuselage est lourd mais très rigide. Son originalité vient du mode de fixation de l'aile déjà évoqué. La verrière, contrairement aux habitudes, n'est pas bleue ni transparente mais grise et opaque, et pour cause puisqu'elle est en résine epoxy peinte !

Contrairement aux modes du moment, l'empennage horizontal n'est ni en T, ni à volets. Il est donc cruciforme et pendulaire, comme au bon vieux temps de l'Alpina Multiplex, qui fut à l'époque LE 4 mètres de référence, et certainement le grand planeur le plus vendu et le plus utilisé au monde.

Enfin, tous les accessoires sont fournis et, comme d'habitude chez Multiplex, leur qualité est exemplaire. On constate donc que, jusque dans les moindres détails,



Gros plan sur les vis de fixation de l'aile sur le fuselage : c'est du sérieux ! En dessous, détail du logement des servos (ici volets et aérofreins) dans l'aile. Multiplex livre des petites boîtiers en plastique qui se collent parfaitement dans les évidements fraisés d'origine dans l'aile et à l'intérieur desquels se fixent les servos. Un couvercle rouvre le tout, ce qui est à la fois pratique, efficace et aérodynamique.



Compte tenu des 6 servos installés dans l'aile, il ne reste dans le fuselage que 3 servos (profondeur, direction et crochet de remorquage), le récepteur et 2 accus (principal et secours) qui trouvent leur place sans mal.



la marque allemande a choisi des solutions novatrices et originales, dont l'efficacité ne peut être mise en cause et qui seront appréciées par les futurs acheteurs.

Ce kit du Condor, qui affiche un nouveau standard de qualité, est en fait le premier d'une nouvelle génération signée Multiplex et nommée "Contest Line". La principale différence avec les productions habituelles de la marque est une préfabrication encore plus avancée. Sans atteindre le stade du "ready to cover", ou prêt à entouler cher au modéliste d'outre-Atlantique, on s'en rapproche fortement, d'où un temps de construction record. Concrètement ce qu'il en est.

Montage rapide à soigner

Les ailes sont en polystyrène expansé coffré abachi 12/10 ; jusque-là les habitués de la marque trouvent cela normal. Mais cette fois il n'y a pas à poncer ! Le bord de fuite est affiné au demi-millimètre sur ses

4,20 m et le bord d'attaque est lui aussi parfaitement poncé sur toute l'envergure. Les nervures d'emplanture, en abachi 200/10, sont collées en place d'origine, avant coffrage, de même que les fourreaux de clés d'aile parfaitement ajustés. On découvre que, pour garantir un parfait raccord entre les trois tronçons d'aile, lesdits tronçons portent un numéro de série identique qui permet de penser que les ailes de chaque Condor sont assemblées avant ponçage en usine. Dans le même esprit de qualité et de simplification pour le modéliste, les chants des volets de courbure et des ailerons ne sont pas à coffrer par le modéliste après détachement de l'aile car Multiplex a inséré dans les noyaux, avant coffrage, un longeron en abachi sur toute la longueur des articulations. Après coffrage, l'aile est fraisée à cet endroit de telle sorte que l'extrados soit découpé sur un demi-millimètre. Cette technique de fabrication d'aile offre plusieurs avantages décisifs à prendre

en compte lors de l'achat. Primo, il reste peu de travail à la charge de l'acheteur. Secondo, cela supprime tout risque d'erreur de profil suite à un ponçage manuel donc approximatif. Tertio, le caisson formé par le bord d'attaque, le coffrage et le bord de fuite est réalisé de manière beaucoup plus homogène et solide qu'avec les techniques de construction habituelles. Les aérofreins sont aussi collés en place avant coffrage. Les logements pour les différents servos sont fraisés et les fils passés. Les boîtiers supports fournis par Multiplex sont prévus pour des servos de la marque (de l'Europa BB au Profimic). Considérant les vitesses de vol possibles

A gauche, jonction d'une extrémité d'aile sur le tronçon central via une clé tubulaire de 12 mm de diamètre. Comme tout le reste, c'est du solide car le planeur doit pouvoir être poussé au maximum de ses possibilités en vol sans montrer la moindre faiblesse, ce qui est le cas. On aperçoit ici l'un des servos d'ailerons : notez la commande très directe et le gainoil très discret.

et donc les efforts qu'auront à supporter les gouvernes. Multiplex prévient dans la notice que, pour envisager d'exploiter la machine au maximum de ses possibilités, il faut prévoir 4 servos avec un couple supérieur à 50 N/cm. Ayant décidé de ne pas faire dans la dentelle, un seul choix s'imposait : des Profigac.

Une fois les volets détachés et leurs extrémités collées, il ne reste que l'installation radio et l'entoilage pour faire l'aile. Avant cela, un petit ponçage général s'impose : j'ai mis cinq minutes, montre en main, pour poncer ce mètre carré d'aile.

Notons enfin que tous les guignols sont des tiges métalliques autotaraudeurs qui, d'un côté, reçoivent la chape sur un méplat percé et, de l'autre, se vissent dans un tourillon en hêtre de 10 mm de diamètre collé dans le volet. Cette technique a l'avantage d'offrir une grande surface de collage au guignol (celle du tourillon) avec une discrétion du système appréciable sur un planeur (mais aussi sur un avion).

Les demi-stab sont presque finis, c'est en place, bords d'attaque et de fuite poncés. Il reste à ajuster l'emplanture au profil de la dérive, puis à tailler les saumons à 45° sur lesquels se colle un petit coffrage. Coller également la sur-nervure d'emplanture et entoiler pour en finir. Sur le volet de dérive, mettre les coffrages d'extrémités en place, visser le guignol et entoiler.

QUE PENSER DU PRIX ?

On aborde là le point "délicat" de ce planeur. Il faut dire qu'avec un prix public annoncé à quelques 5000 francs, la majorité des modélistes se sentent un peu visés. Trop cher ! Il convient toutefois de relativiser les choses. La

préfabrication est telle que, sans être un tout plastique, le Condor est à un stade d'avancement très appréciable qui assure un montage rapide et précis. En outre, l'appréciation du rapport qualité/prix est souvent subjective. Ainsi, durant les essais, le Condor a volé sur bon nombre de terrains où, généralement, les modélistes présents commençaient par trouver "a priori" ce planeur hors de prix puis, une fois celui-ci monté, à considérer qu'il n'était plus "que" cher et, une fois l'avoir vu en vol, que ce fameux prix paraissait parfaitement justifié. En fait, certains regrettaient tout simplement de ne pouvoir s'offrir ce joyau des alizés. Je soulignerai pour ma part qu'un minimum de recul permet de constater que ce planeur n'est pas plus coûteux que l'Alpina lors de sa sortie, or à l'époque beaucoup criaient au fou à l'idée de produire un 4 mètres à ce prix...

J'ajouterais que, pour ce genre de machine, on ne parle plus de prix mais d'investissement. Car, sauf accident exceptionnel, un planeur de cette classe dure un nombre de saisons que nos dix doigts ne suffisent pas à compter. Le Condor est donc assurément d'un coût horaire des plus raisonnables.

Le fuselage ne réclame que peu de travail. La platine radio étant découpée d'origine, il reste à la coller soigneusement en place. Pour le crochet de renfort, Multiplex fournit tout le nécessaire (la platine radio est même découpée en conséquence). Il faut encore installer le palonnier pendulaire de profondeur et le renfort vertical de dérive, ainsi que les deux paliers d'articulation du gouvernail, soit une bonne soirée de travail en faisant attention de ne pas travailler trop vite.

La "verrière" moulée en fibre, donc opaque, présente l'énorme intérêt d'être livrée parfaitement ajustée sur le fuselage et de ne pas nécessiter de baquet... Je déteste ce genre de collage ! Son mode de fixation, original, ne fait pas appel au classique verrou

(donc pas de trou oblong à tailler) mais à une plaquette époxy faisant office de ressort. Il est capital, comme l'indique la notice, que le téton avant soit relativement court, sinon vous risquez, comme cela m'est arrivé, de casser la plaquette en époxy à trop devoir forcer sur elle pour la mise en place de la verrière. Heureusement, sa longueur est telle que j'ai pu réparer ma bêtise sans difficulté. Avec le téton à la bonne longueur, la verrière se démonte sans trop forcer, et tient parfaitement en place durant le vol sans générer de traînée parasite. Comme vous vous en êtes aperçus, l'installation radio n'a pas été détaillée séparément mais commentée tout au long du montage du planeur car les deux choses sont intimement imbriquées. Cette radio loge d'ailleurs sans problème car la place n'est pas comptée. Il faut juste veiller à faire passer les fils de servos proprement, sinon, avec 9 servos, cela devient très vite un beau sac de noeuds.

Pour en arriver là, la notice a été une bonne aide car elle est complète et d'un Français de bonne qualité. Tous les débattements y sont indiqués, aussi bien en ce qui concerne l'utilisation des volets de courbure pour

la direction que en mixage type flap pour le volage. Toutes les compensations de profondeur en fonction de la position desdits volets ou de l'utilisation des AF sont également données. Il est aussi indiqué de relever les ailerons en plus des AF double-lames. Un très grand bravo à Multiplex pour ce soin particulier apporté à ces indications concernant les débattements et bien que ce planeur s'adresse à des modélistes confirmés ! Beaucoup d'autres fabricants peuvent prendre exemple, notamment lorsqu'ils s'adressent aux débutants... Sans anticiper sur le chapitre vol, sachez que ces valeurs sont parfaites. Pour les heureux posses

seurs d'une radio Multiplex Profi (3010 ou 3030). Multiplex a poussé le luxe jusqu'à donner toutes les valeurs de mixages. Je les ai testées pour vous, c'est presque parfait. Enfin la notice conseille de faire les premiers vols avec un centrage à 85 mm du bord d'attaque. Malgré l'utilisation d'un accu de 2800 mAh, il m'a fallu ajouter 700 g de plomb dans le nez. Ce n'est pas trop inquiétant car la documentation annonce un poids final de 5,3 à 5,8 kg, or j'ai atteint 5,9 kg, soit une charge alaire initiale de 65 g/dm² : très raisonnable compte tenu de la taille de la b... et du profil utilisé.

Un vol qui fait dans le grandiose !

J'aurai pu intituler ce chapitre : "ça décolle", "un planeur génial", "chaud devant", "des performances dingues", "les cumulus n'ont qu'à bien se tenir"... Autant dire ma satisfaction à l'issue des essais que voici relatés. Le premier vol eut lieu fin juillet dans le sud de la France. Pour la circonstance, j'avais confié l'émission à notre grand maître à tous, humble journaliste de Modèle Mag, spécialiste

FICHE TECHNIQUE

| | |
|----------------|----------------------|
| Distributeur | Multiplex |
| Envergure | 4200 mm |
| Longueur | 1690 mm |
| Cordes | 260/260/150 mm |
| Profil | HQ 2,4/11 (moyen) |
| Surface | 90,4 dm ² |
| Masse | 5610 g |
| Charge alaire | 62 g/dm ² |
| Radio | 8 voies 9 servos |
| Dièdre | 2° |
| V longitudinal | 1,5 à 2° |
| Prix indicatif | 5000 F |

Réglages :
- déb. ailerons + 14 - 28 mm
- déb. profondeur +/- 15 mm
- déb. direction +/- 50 mm
- volets + 6 - 3 mm (et mixages conformes à la notice)
- aérofreins sortis = ailerons à - 28 mm et profondeur 1 mm piqueur

des test de planeur : j'ai cité le grand "remonteur-du-trou" plus connu sous le nom de Gérard Risbourg. Durant la visite pré-vol, Gérard trouva surprenants tous ces grands volets qui bougeaient de partout, en même temps et en tous sens. Et il y a de quoi ju-

ger plus... Les ailerons entraînent les volets de courbure, les AF entraînent les deux ailerons vers le haut et la profondeur, la profondeur entraîne les volets de courbure et les ailerons, les volets de courbure entraînent les ailerons et la profondeur ! Question d'habitude.

Ce fut donc moi qui oeuvrai dans le rôle de la catapulte pour ouvrir vers le trou et lancer la bête : j'eus d'ailleurs plus l'impression de jeter une planche de 6 kg qu'un planeur. Plus tard, une fois les réglages optimisés (surtout le centrage), le départ devint beaucoup moins impressionnant : un peu de volets, trois pas de course, et l'oiseau s'envole bien droit. Pour ce premier départ, après une cinquantaine de mètres de prise de vitesse, la "planche" se transforma en oiseau. Gérard trouva rapidement, comme à son habitude, une pompe qu'il s'empressa d'exploiter avec un sourire satisfait.

Les premiers tests de centrage, planeur mis en piqueur, révélèrent comme souvent pour les modèles Iscus de kits un centrage trop avant. Gérard nous gratifia cependant d'un passage plein badin qui devait friser les 150 km/h, dit le maître qui assura également sans réserve que l'animal devait pouvoir faire beaucoup mieux une fois bien réglé. Ces quelques passages au ras des moustaches permirent d'écouter de près le chant de l'oiseau, ce doux bruissement qui, tant par sa sonorité que par son intensité, se rapproche plus de celui émis par un planeur grandeur que par un modèle réduit. Un orage qui menaçait imposa d'atterrir dans les meilleurs délais, d'où PTU des plus classiques et Gérard posa le Condor à ses pieds. J'étais satisfait car pour sa première sortie du nid, le Condor avait parfaitement volé, mais frustré aussi de n'avoir pas pu le piloter ! C'est fin septembre, à la Montagne Noire, encore dans le sud, que le Condor fut atterri derrière un remorqueur pour la première fois. Initialement, cela devait être une sortie en vol de pente, mais Eole en décida autrement, le vent étant dans le mauvais sens. Snif !

Et le concours maquette planeur prévu ce jour-là ayant été annulé, je profitai du Wilgo de Laurent Dumoulié équipé d'un 38 cc Titan pour me remorquer durant tout l'après-midi. Je ne sais pas pourquoi, mais il existe en France une légende qui veut qu'un moteur à essence ne peut pas remorquer des planeurs de manière efficace... ce 38 cc s'acquitta pourtant fort bien de sa tâche ! Au cours de la dizaine de vols réalisés, entre autres pour les photos de cet article, le Condor fut confié à Frédéric Rémy. C'est ainsi que, de réglages en réglages, 310 g de plomb quittèrent le nez du planeur pour arriver à un centrage convenant au pilote d'essai, c'est-à-dire procurant un comportement "indifférent". Pour ma part, afin d'avoir un plus grand confort sur trajectoire, j'en ai rajouté 20 g afin d'avoir un planeur plus facile à piloter. Avec ce réglage, le Condor prend tout seul sa ligne de finesse max tout en restant neutre durant les prises de badin. Impec ! Je suis toujours aussi étonné par la différence de comporte-

ment d'un planeur pour une si faible variation de lest, surtout que ces 20 g ne représentent que 0,36% de la masse globale. Je n'ai même pas tenté de mesurer, ni même de calculer, de combien de centièmes de millimètre ces 20 grammes avancent le centre de gravité. Cela prouve cependant une fois encore, s'il le fallait, l'importance du centrage sur un planeur, et des différents tests à mener pour obtenir la précision qui convient. Tous les débattements donnés par Multiplex ont été appréciés par les différents pilotes, à un tel point que personne n'a ressenti le besoin d'avoir recours à quelque forme de double-débattement. C'est précis et onctueux quand on agit en douceur, violent et brutal quand on y va avec fougue. Les différents gouvernes répondent avec la vigueur et la précision souhaitées sur ce type de grand planeur exigeant. Le différentiel d'ailerons est cohérent, mais ne dispense pas de piloter en 3-axes, c'est-à-dire sans oublier la direction. A l'atterrissage, le couplage AF/ailerons/profondeur fait merveille si l'on sort tout, la pente de descente est prononcée mais l'assiette est conservée. Pour le mélangeur de flaperons, aussi appelés snaps (volets qui se baissent quand on cabre), est indispen-

sable de prévoir un interrupteur d'activation d'ailerons conseillé par Multiplex. En effet, ce mélangeur est intéressant pour les figures violentes mais il rend le pilotage fin très difficile et doit donc pouvoir être désactivé quand il n'est pas utile, par exemple lors de la chasse à la bulle. Les nombreux vols ont permis de tester également (bien sûr !) la voltige. En raison de l'efficacité des gouvernes déjà signalée, toutes les figures passent loopings, vol dos, tonneaux rapides, lents ou à facettes, renversements... Il suffit de commander et le planeur s'exécute avec docilité. Malgré des séances musclées, la souplesse des ailes n'a jamais

RÉPARTITION DES MASSES

Total fuselage 2243 g dont :

- 1050 g de fuselage
- 200 g radio
- 670 g de batteries
- 40 g de lest
- 148 g de verrière
- 135 g de stabilisateur

Total aile 3371 g dont :

- 1835 g panneau central
- 540 g panneau droit
- 543 g panneau gauche plus 20 g de lest d'équilibrage
- 300 g de servos
- 145 g de clé d'aile
- 10 g de vis

Total 5614 g dont 1170 g de radio et 60 g de lest

Au vu du matériel fourni dans le kit, formidablement bien préfabriqué, et des performances de la machine, on peut légitimement considérer que le rapport qualité/prix de ce Condor Multiplex est tout à fait favorable. Ce planeur, bien que d'un prix intrinsèquement élevé, mérite donc de connaître le succès !



ON N'EST JAMAIS TROP PRUDENT...

Au terme d'un dimanche de vol sur le terrain du club de Lavelanet, le Condor se mit tout seul en vol dos derrière le remorqueur. Gasp ! Une fois largué, il était devenu implottable, d'où panique à bord... re-gasp ! Le Condor put toutefois être maîtrisé et posé sans dégâts. Ouf ! L'accu fut immédiatement contrôlé et avoua qu'il n'était plus qu'à 4,5 volts. Cette mésaventure permit de mettre deux phénomènes en évidence :

- le premier, c'est que Multiplex conseille des servos avec un couple de plus de 50 N/cm, or qui dit fort couple dit beaucoup d'énergie. CQFD ! Les 5 principaux servos (2 ailerons, 2 volets, 1 profondeur) utilisés comme une brute durant les prises de badin et la voltige consomment donc une énergie tout aussi jouliflue que le couple restitué.

- le second, c'est qu'à l'inverse des servos traditionnels qui fonctionnent de moins en moins bien quand leur tension d'alimentation décroît, les servos mc de Multiplex ne marchent plus du tout en-dessous de 4,3 volts.

Voilà qui explique pourquoi le Condor était devenu implottable suite à la baisse de tension notable de son accu de réception... de 2800 mAh !

Pour éviter que ce genre de désagrément ne se renouvelle, le Condor est maintenant équipé de deux batteries de 5 éléments (au lieu de 4 initialement), l'une dite principale de 2,8 Ah et l'autre dite de secours de 1,8 Ah. La commutation de l'une à l'autre est actuellement faite par une simple diode. Ce système n'est pas exempt de reproches, mais c'est mieux que rien. Autre avantage, je n'ai plus que 40 g de plomb dans le nez.

Le but de ce petit encadré n'est autre que de vous rappeler que l'on n'est jamais trop prudent en matière d'alimentation de nos chères radiocommandes.

été mise en évidence, même après des prises de badin démesurées : du véritable béton !

Dans le petit temps, le Condor est aussi à son aise. Le vol est tendu, la vitesse soutenue, mais le planeur chute très peu grâce à sa finesse exceptionnelle. Cette vitesse de vol n'empêche pourtant pas le Condor de signaler poliment la moindre bulle. Il suffit alors de mettre un peu de volets, et c'est parti pour une spirale en douceur. Dès que la pompe faiblit, l'inter de volets passe au neutre ou en position vitesse et c'est reparti vers de nouvelles conquêtes aérologiques. Quant au décrochage, sachez que même avec le centrage très reculé apprécié par Frédéric Rémy, le Condor reste prévenant aux grands angles. Il oscille de droite à gauche, les ailerons restent efficaces, et il faut insister fortement pour parvenir au décrochage. Dans ce cas, le planeur se rétablit dix mètres plus bas. Car contrairement aux craintes des premiers vols (au début le poids paraît vraiment impressionnant), il accepte de voler lentement.

POUR

- La documentation
- La totalité et la qualité des accessoires fournis
- Les performances de vol
- La plage de vitesse

CONTRE

- Le prix malheureusement trop élevé pour beaucoup d'entre nous

"plaisanter" avec le matériel, si vous voyez ce que je veux dire. Eh bien le Condor n'a jamais montré ses limites et ni fait le moindre "coup de vice", quelle que soit sa vitesse de vol. De l'avis de tous, il s'agit là d'un planeur neutre, sain, pure et polyvalent. Que vous soyez d'humeur à spiraler en douceur ou enclin à un pilotage en force, le Condor suit vos ordres avec docilité ou violence. C'est dire que, lorsque la pente donne, le double déclenché départ dos sortie sur huit vertical est à sa portée si vous savez lui parler. Difficile d'aller au bout de ses limites ! C'est donc un planeur d'exception que nous propose Multiplex, qui fera probablement date dans l'histoire comme le digne héritier de son aïeul, l'Alpina. Souhaitons lui le même succès !

Eric BAHIER

Assurément un planeur d'exception

Le Condor qui a servi à ces essais est passé dans de nombreuses mains, dont certaines sont réputées pour ne pas