



Très agréable à piloter en stationnaire et en translation (c'est là son point fort en vol). Le CX-480 est moins exceptionnelle en voltige mais la plupart des figures passent.



EN VOL

TRÈS AGRÉABLE

à vide sans l'accu, 660 g avec un pack Polyquest 1800 mA/h et 695 g avec le pack Kokam 2000 mA/h. Il sera possible de gagner environ 15 g avec un récepteur léger que celui utilisé pour ces essais.

Bilan positif

Sur le plan de son montage, ce CX-480 présente quelques bricoles à revoir et certains de ses concurrents sont plus aboutis sur ce point. En vol, il se montre vraiment très agréable à piloter en stationnaire et en translation : c'est là son point fort ! Ses aptitudes en voltige ne sont par contre pas exceptionnelles mais la plupart des figures passent. Bref, au moment du choix d'un hélico électrique de ce gabarit, le CX-480 ne doit pas être oublié, d'autant qu'il est bien placé en terme de tarif.

A une époque où de nombreux modélistes sont tentés par l'hélico grâce à ces petites machines électrique, un petit mot à propos de la sécurité ne semble pas superflu pour conclure. Avec un poids d'environ 700 g et un moteur de près de 200 watts, cette catégorie d'hélico est loin des petits Hornet ou Pico. Il faut donc garder à l'esprit que ces voitures tournautes sont potentiellement plus dangereuses que la première génération d'hélicos indoor. Que vous voliez en intérieur ou en extérieur, gardez donc toujours vos distances de sécurité !

Le CX-480 se montre tout de suite très vil en cyclique, notamment en langage : ne mettez donc pas trop de débattement sur cet axe pour les premiers vols. Vérifiez également que votre palonnier de cyclique ne coince pas sur la bulle aux débattements extrêmes, car il passe très près. Le train s'avère fragile : aux premiers essais, le contrôleur a coupé le moteur lors d'un stationnaire à 20 cm du sol, ce qui a suffi pour casser ce train... Il se recolle heureusement assez facilement avec de la cyano plus des mèches de carbone, mais c'est un point faible de la machine. Le gyroscope présente une petite dérive du neutre en vol, ce qui se traduit par un dérèglement du trim d'anticouple. C'est dû au fait que ce gyroscope compense mal les variations de température. C'est par exemple très sensible lorsque vous sortez l'hélicoptère de la voiture et que vous volez immédiatement alors qu'il fait dehors beaucoup plus froid (ou chaud) que dans la voiture.

On constate au premier décollage l'absence totale de vibration : c'est agréable. La stabilité en stationnaire est très bonne, et le CX-480 n'a rien à envier à la concurrence sur ce point. On note tout au plus un très léger flou aux commandes autour du neutre, qui se traduit par une petite difficulté à régler le neutre des trims (mais la concurrence n'est pas forcément mieux lotie sur ce plan). Les translations sont très agréables car le CX-480 est stable sur sa trajectoire et ne présente quasiment pas d'autocabrage (phénomène qui fait que l'hélico tend à se cabrer tout seul, ce qui oblige donc à pousser sur le manche de cyclique longitudinal pour maintenir la trajectoire). Il y a tout au plus un léger autocabrage quand on ralentit pour revenir en stationnaire, mais c'est faible et le CX-480 est une bonne machine sur ce point. Moins bonne, la puissance disponible avec le moteur Xenon 3100 : c'est suffisant mais il n'y a pas de quoi se faire peur.

Je n'ai utilisé le gyroscope qu'en mode verrouillage de cap (par habitude). La tenue de cap est ainsi

très correcte, même si l'on note un léger retard de correction lors des mises de pas brutales. Ça se traduit par une déviation momentanée de la queue qui revient ensuite dans l'axe. Un servo plus rapide que celui de l'essai atténuerait sans doute le défaut, sans l'éliminer. En translation arrière rapide, l'anticouple montre tout de même ses limites et l'on pourra augmenter les tours rotors pour une meilleure efficacité. Le CX-480 s'accommode assez bien du vent, mais ça reste un petit hélico, et il faut éviter la tempête...

L'autonomie est d'environ 7 minutes 30 avec les Kokam 2000 : Ça n'a rien d'extraordinaire vu la puissance disponible. Le moteur est un peu chaud en fin de vol. Le contrôleur Xenon présente un défaut : en fin d'accu, il coupe brutalement le moteur. Une coupure douce est sans doute programmable mais, sans notice française... Si vous souhaitez avoir plus de puissance, pour voltiger notamment, le moteur Xenon Heli 3600 sera peut-être une meilleure option, mais je ne l'ai pas testé. En revanche, le pack Polyquest 1800, avec ses 30 g de moins que le Kokam, donne nettement plus de pêche.

La vitesse de pointe est très correcte et largement suffisante vu la taille du moustique. En vol dos, la stabilité du CX-480 est aussi bonne qu'en vol à plat. Les boucles passent sans souci. Les renversements et 540° tournent avec un taux de rotation un peu juste à mon goût. De plus, on n'a pas la précision d'une machine plus grosse. Les tonneaux à droite passent bien, assez rapidement et sans trop désaxer. Mais à gauche, la machine se cabre exagérément au passage dos et la figure est moins belle. Le taux de rotation permet un tonneau en deux secondes environ. Les flips avant ou arrière passent assez rapidement (le taux de rotation est plus important qu'en roulis) mais désaxent très légèrement sur un côté. Je n'ai pas pu le tester mais il est probable que des pales en carbone améliorent le comportement en voltige.