



Aux manches, on retrouve à la fois une certaine inertie liée à la masse mais aussi une grande vivacité grâce au mordant des gouvernes. Très agréable pour le pilote !



EN VOL

UN ZINC EXTRA

REGLAGES

Les valeurs d'anticouple et de piqueur du moteur données d'origine sont correctes : une bonne chose pour aborder le premier vol en toute sérénité. Centré au départ à 140 mm du bord d'attaque, soit 5 mm derrière le point le plus arrière préconisé, l'Extra s'est avéré trop chatouilleux. J'ai finalement opté pour une valeur de 130 mm.

COMPORTEMENT

Au taxiage sur piste en herbe, il faut maintenir la profondeur cabrée à fond car l'Extra est à la limite de passer sur le nez. La tenue d'axe est facile à la mise des gaz, ne demandant qu'un petit contre à gauche à la dérive. Il est possible de décoller en moins de dix mètres puis d'entamer directement une montée verticale grâce à la puissance pléthorique. Les gouvernes sont vives mais pas violentes, et l'Extra est donc très agréable aux commandes. Un pilotage 3-axes n'est pas vraiment nécessaire car il n'y a quasiment pas de lacet inverse. Grâce aux grands bras de levier, les trajectoires sont tendues et permettent de tourner une belle voltige. Ça reste bien sûr un voltigeur moderne qui sait se montrer très dynamique si on lui demande... Mais cet Extra accepte aussi d'être fortement ralenti : en insistant, il prend une bonne incidence et décroche sur l'aile droite, mais la bête

n'est pas vicieuse. Globalement, on retrouve aux manches à la fois une certaine inertie liée à la masse mais aussi une grande vivacité grâce au mordant des gouvernes.

VOLTIGE

Les boucles de petit ou de grand diamètre passent sans souci. Pour les boucles carrées, il est possible de semer fortement les angles sans crainte de décrochage dynamique. Le taux de roulis est élevé en grands débattements : plus d'un tonneau par seconde. L'Extra ne désaxe quasiment pas dans cette figure, et il est assez facile de tourner des tonneaux lents en corrigeant faiblement à la dérive et à la profondeur. Les déclenchés ne sont ni vifs ni mous ; on note que la figure s'accélère un peu après le premier quart de tour, et que grâce au faible poids des ailes l'avion a peu d'inertie en sortie. Au centrage retenu, le vol dos ne demande qu'une faible correction à la profondeur. Les renversements passent bien sûr facilement car la dérive est du genre efficace : elle fait aussi merveille dans les cercles à plat où ses faibles effets induits n'imposent qu'une petite compensation à cabrer. Le vol tranche tient aux mi-gaz avec le volet de dérive braqué à 50% ; il ne faut que de faibles corrections aux ailerons et à la profondeur pour tenir l'axe. Pleins gaz et dérive à fond, l'Extra remonte. La glissade est facile à réaliser,

l'avion restant bien sur ses axes. La vrille passe avec dérive et profondeur seules ; un contre aux ailerons permet d'aplatir sensiblement la figure, sans faire aussi bien qu'avec un modèle de VGM nouvelle génération type Extra de 3 mètres. Malgré sa charge alaire élevée, notre semi-maquette (eh oui, il ne faut pas oublier cet aspect des choses) montre une belle aptitude à voler aux grands angles : le modèle oscille d'une aile sur l'autre mais, vu la charge alaire, c'est déjà surprenant que ça passe. Le vol stationnaire est possible avec trois quarts des gaz. Dans cette attitude, l'Extra se montre stable, sans plus, mais les gouvernes sont bien mordantes. Il faut mettre les ailerons quasiment à fond pour l'empêcher de partir dans un torque-roll qui passe sans problème... pour peu que le pilote maîtrise cette figure. Il faut bien sûr garder une attitude raisonnable car cette machine n'est pas un 3D. La décoration chatoyante assure quant à elle une excellente visualisation en vol.

ON POSE

Pour l'atterrissage, le ralenti doit être réglé très bas car avec l'hélice 20 x 10, l'Extra allonge un peu. Si votre piste est courte (40 à 50 mètres), il faudra bien prendre l'avion en main et faire une approche basse. L'arrondi se négocie assez facilement et l'Extra n'a pas tendance à rebondir.

chaque accu radio, un pour couper l'allumage du moteur.

Le cône d'hélice est un Inova de 89 mm trouvé chez Topmodel. Le flasque est en alu et le cône en plastique (son revêtement chrome est hélas fragile). L'hélice vient aussi de chez Topmodel : c'est une Mejzlik carbone 20 x 10.

A l'usage...

- Les karmans de train sont fragiles, car évidés. A l'atterrissage, le train carbone se tord vers l'arrière et vient appuyer sur les karmans qui donc se fissurent petit à petit, allant jusqu'à faire sauter le gelcoat. Pour remédier à ce problème, j'ai par la suite rempli ces karmans par l'intérieur du fuselage avec de la résine au moyen d'une seringue (environ 30 g de résine).

- La roulette de queue non amortie transmet tous les efforts au servo de dérive. Optez donc pour un servo à pignons métal ou, comme moi, pour une roulette amortie (non visible sur les photos).

- Trois points sont regrettables quant à la très belle finition évoquée en début d'article. De très près, le vernis comporte des petits défauts (poussières emprisonnées). L'entoilage se détend un peu au soleil, ce qui est un problème car il n'est pas facile de le retendre à cause du vernis (chauffer prudemment au fer à entoilier à 120° en intercalant un tissu entre le fer et l'entoilage). Et la peinture est fragile sur les zones entoilées à cause d'une mauvaise accroche. Attention donc aux petits chocs (notamment sur les arêtes) qui font sauter des éclats de peinture...

- Côté moteur, le GF 45i ne semble pas trop chauffer dans le capot que j'ai pourtant peu ajouré.

Excellent voltigeur king size

Le bilan est globalement bon, voire très bon. Le montage de la bête est rapide et ne pose pas de grosse difficulté. Avec le moteur GF 45i, on obtient un avion puissamment motorisé. Les qualités de vol sont vraiment très convaincantes et cet Extra 330L n'est jamais « piégeux » : en clair, il est plutôt sain. Limite p'tit gros par sa taille, il reste cependant raisonnable pour le portefeuille et sa « transportabilité ». Néanmoins, deux mètres pour 45 cm³, ça commence à vous faire un beau zinc aux manches, qu'il faut donc traiter comme tel avec toutes les règles de sécurité qui s'imposent. Alors, convaincus ? Avec ses presque 2 mètres d'envergure, sa masse de 7 kg et son gros moteur, cet Extra 330L est bien sûr destiné à des modélistes ayant déjà une bonne expérience. ■