

Avant de voltiger :

Régler son modèle

Que se soit votre trainer initial s'il en a la capacité, ou un nouvel avion (ou planeur) que vous destinez à votre apprentissage des bases de la voltige, il est indispensable de «préparer le terrain». En effet, mieux votre modèle sera réglé, plus il sera facile de travailler ces évolutions encore inconnues. De plus, un modèle bien réglé est plus tolérant qu'un autre pour lequel les débattements sont inadaptés et le centrage fantaisiste.

Equilibrage général et géométrie

Vérifiez, en suspendant l'avion ou le planeur par le nez et la queue à une ficelle que les masses sont bien réparties latéralement. Si un coté penche systématiquement, collez un petit lest à l'extrémité de l'aile la plus légère. Tout déséquilibre latéral se ressent dans les figures.

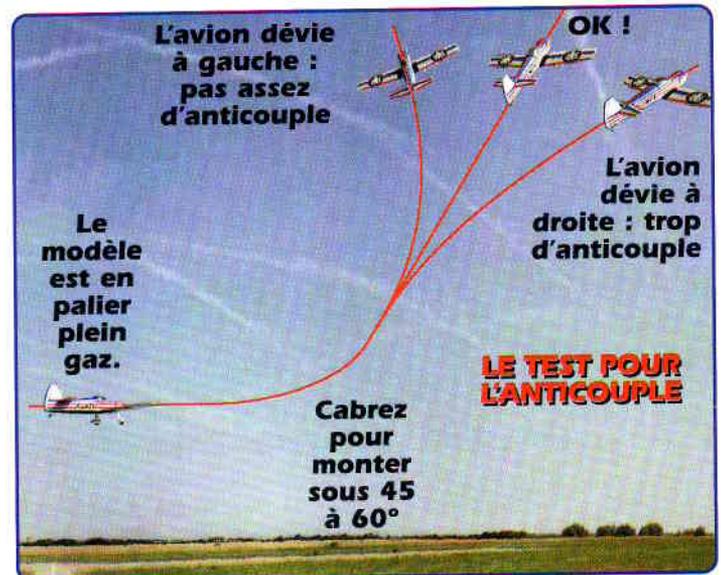
Contrôlez la géométrie du modèle, en particulier la présence éventuelle d'un vrillage d'aile. Si l'aile est en structure, il est souvent possible de la dévriller en rechauffant l'entoilage.

Réglages en vol

L'ensemble des réglages proposés ci-après doivent être effectués dans l'ordre. Celui-ci est le plus logique. Notons toutefois que certains réglages peuvent interférer, comme celui du piqueur moteur avec celui du centrage. Mais en tous cas, le réglage des débattements ne peut être affiné que quand le centrage est bien défini.

Calage moteur

Bien sûr, ceci s'applique uniquement à l'avion. Il est indispensable de bien



réglage piquer et anticouple pour s'affranchir au maximum des effets moteurs.

Piqueur

Pour régler le piqueur, réglez votre avion en vol horizontal à mi-gaz (trim de profondeur). Avion stable, sans action sur la profondeur, mettez plein gaz. Si l'avion monte franchement,

vous manquez de piqueur. Si l'avion descend, vous avez trop de piqueur. Modifiez l'angle de piqueur du moteur à l'aide de rondelles sous les pattes de fixation ou sous le bâti suivant le montage.

Anticouple

Pour régler l'anticouple, c'est un peu plus «viril». Effectuez un passage plein gaz en palier, face au vent, et cabrez l'avion pour monter sur une pente de 45 à 60°. Observez la trajectoire : l'avion dérive à droite : vous avez trop d'anticouple. L'avion dérive à gauche : vous manquez d'anticouple. Là encore, calez le moteur avec des rondelles sous le bâti ou sous les pattes du moteur, selon l'installation.

Centrage

Le centrage est un élément très important qui conditionne le vol du modèle. Trop avant, l'avion, ou le planeur, est «mou», «lourd» aux gouvernes, peu performant. Trop arrière, il est instable, décroche trop facilement, et à la limite est impilotable ! Au départ, vous vous serez fié à la notice ou au plan pour centrer le modèle pour un premier vol. Mais il est bon d'affiner ce réglage par des tests en vol.

En planeur

Commencez par régler (en vol) vos trims d'ailerons et de direction pour que le modèle vole parfaitement

