

En jaune, la position du manche de profondeur quand l'avion décroche : vous avez trop de débattement.

3 - Le modèle décroche alors que vous êtes loin d'arriver en butée à cabrer : vous avez trop de débattement. Cela vous oblige à n'utiliser qu'une faible partie de la course disponible, le pilotage est pointu. Diminuez le progressivement jusqu'à arriver au cas n° 2.

Ces réglages se font pour l'instant uniquement pour le cas du décrochage ventre. Réglez le débattement à piquer de façon symétrique pour le moment.

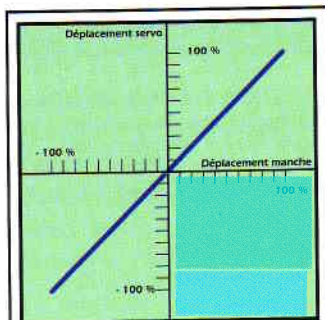
Plus tard, quand vous serez totalement à l'aise en vol dos, vous pourrez, si votre radio dispose de fonction de réglage des demi-courses, effectuer le même réglage en vol dos et décrochage dos.

Mais vous avez le temps avant d'en être là !

Ailerons :

Là, il est plus difficile de donner une recette toute faite. C'est avant tout une question de sensibilité de chacun. Les ailerons ne doivent pas être «mous», car pour vos premiers tonneaux, il vaut mieux que la rotation soit assez rapide. Le test peut être fait sur des inversion de sens de virage, de 45° d'inclinaison d'un coté à 45° de l'autre. Si ça dure plus d'une seconde, augmentez le débattement. Cela dit, n'en faites pas trop non plus, le modèle doit rester agréable autour du neutre et vous permettre de piloter des trajectoires douces sans problème de surcompensation.

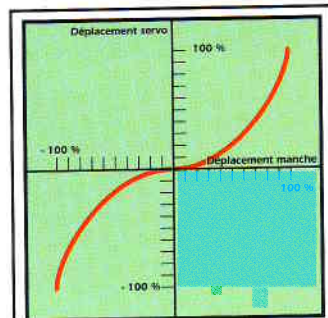
Si vous devez pour obtenir un bon taux de roulis en débattement maxi vous trouver avec un avion trop vif autour du neutre, la solution réside dans la fonction «expo», pour adoucir la réponse autour du neutre. Si votre



Pas d'expo : déplacement de la gouverne constant.

émetteur n'en est pas pourvu, il existe des modules à installer dans le modèle qui apportent cette fonction agréable.

Quand vous disposez d'un servo par aileron et d'un réglage du différentiel (à l'émission ou par un module embarqué), réglez le différentiel pour limiter le lacet inverse, mais sans dépasser un rapport de 1 vers le bas pour 2 vers le haut en planeur, et 1 vers le bas pour 1,5 vers le haut en avion. Il est certain qu'en passant en «split», c'est à dire en annulant la course vers le bas, on supprime pratiquement le lacet inverse, mais cela sera très pénalisant en voltige, les tonneaux vont barriquer, le vol dos sera très désagréable avec là justement, un lacet inverse épouvantable. En fait, en planeur, sur des radios programmables évoluées, on peut attribuer deux (ou trois) différentiels selon



Expo : débattement atténué autour du neutre

le style de vol en cours : beaucoup de diff. pour gratter, peu de diff. pour voltiger.

Direction :

En général, un débattement important de la direction est utile pour le renversement. En général, la direction débat entre 30 et 45° de part et d'autre du neutre. Par contre, trop de débattement peut conduire à des difficultés autour du neutre, notamment au décollage, où l'on a tendance à zigzaguer. Un dual rate sur la direction peut être utile quand la gouverne est vraiment grande, pour calmer cet axe au décollage et à l'atterrissage. L'utilisation de la fonction expo est également une solution pour atténuer la réponse autour du neutre et garder le débattement total quand on va en butée.

Prise en main

Voilà, votre avion est paré pour que vous puissiez aborder les figures de base de la voltige avec toutes les chances de votre coté. Avant vos premiers exercices, faites encore quelques vols avec ces réglages pour être parfaitement familiarisé avec votre modèle. Il est vrai que tourner une boucle approximative est nettement plus facile que de réaliser une ligne droite parfaite, mais la ligne droite est LA figure de base qui débute et termine toutes les évolutions en voltige. Une figure réussie est conditionnée par sa prise d'axe, propre et précise. Alors, avant d'aborder la boucle, un bon conseil : révisez la «bête» ligne droite, c'est une des clefs du succès !