

Bien régler son modèle en vol

Un excellent modèle mal réglé ne donnera aucun plaisir au meilleur des pilotes !



Gérard PURET

Pré requis :

- Pour avion et planeur ayant déjà volé (réglages de la notice)
- Vérifications techniques OK
- Préparation pour le vol OK

But :

- Améliorer les qualités de vol du modèle :
 - Un centrage adapté pour un modèle sain
 - Avoir des commandes homogènes et précises
 - Un calage moteur pour de belles trajectoires
- Régler le modèle « à sa main »

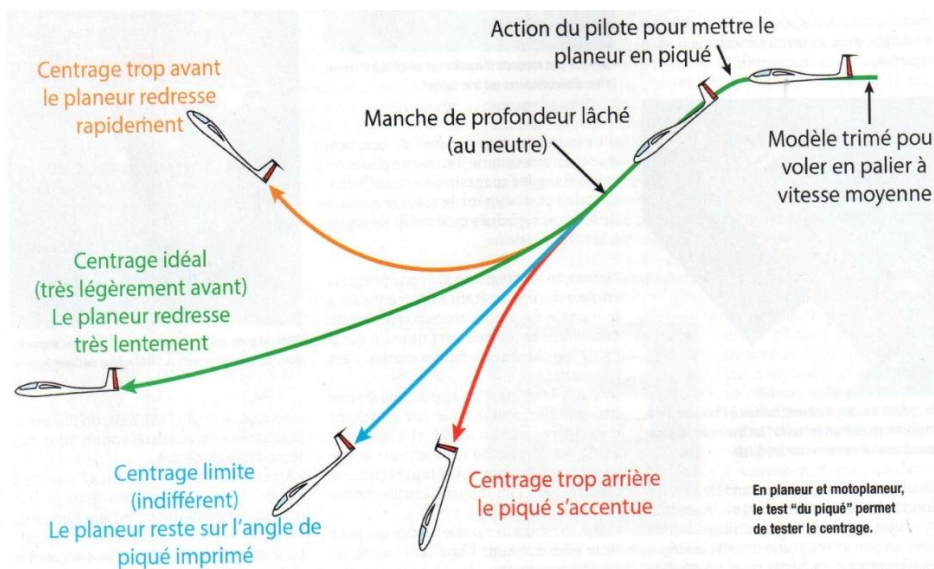
Il vaut mieux prendre du temps pour régler son modèle que d'en perdre en s'habituant à ses défauts !

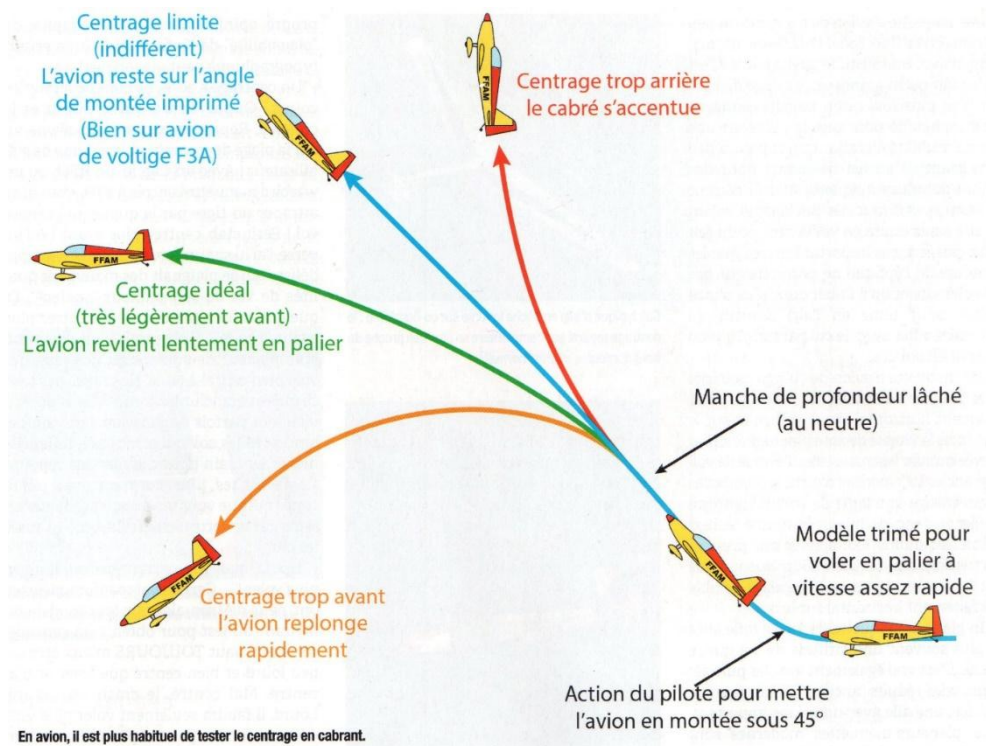
Principes :

- Choisir une journée peu agitée
- Se faire aider d'un observateur (autre pilote)
- Eviter la présence de trop de personnes autour de soi
- Appliquer rigoureusement les conditions de test
- Voler > Observer > Régler > Adopter... ou recommencer !
- Répéter plusieurs fois chaque test avant de faire une modification de réglage
- Ne faire qu'une modification de réglage à la fois
- Reprendre les trims après chaque réglage

Le centrage :

- Conditions de test :
 - Trims réglés pour vol de croisière (2/3 à 3/4 des gaz pour avion, moteur coupé sur planeur)
 - Face au vent
 - Les ailes à plats
 - Piquer (ou cabrer) 40 à 45°
- Observer :





Le débattement des gouvernes :

- Conditions de test :
 - o Trims réglés pour vol de croisière (2/3 à 3/4 des gaz pour avion, moteur coupé sur planeur)
 - o Face au vent
- Observer :
 - o Profondeur = Cabrer progressivement gaz réduits, décrochage pour 80 à 85 % du manche
 - o Ailerons = 1 tonneau en 2 à 3 seconde
 - o Dérive = Tenue d'axe au décollage pas trop chatouilleux et renversement sans trop de moteur...
 - o Différentiel d'ailerons planeur = Après un passage vertical au-dessus de soi, le modèle s'éloigne face au vent :

- Ailerons à gauche > Nez à droite = Virage dérapé, pas assez de différentiel
- Ailerons à gauche > Nez trop à gauche = Virage engagé, trop de différentiel

Nota : 50 à 60 % de différentiel c'est déjà bien ! Au-dessus il vaut mieux s'aider de la dérive

- o Différentiel d'ailerons avion = mettre l'avion en montée verticale, plein gaz et exécuter un demi-tonneau à gauche.
 - Si l'avion dérive à droite il faut augmenter le différentiel
 - Si l'avion dérive à gauche il faut réduire le différentiel.
 - Recommencer l'opération avec un demi tonneau à droite pour confirmer la symétrie du réglage.

Nota : Pour ce réglage il faut impérativement que votre anti-couple soit correct

Piqueur moteur :

- Conditions de test avion :
 - o Trims réglés pour vol de croisière, 2/3 à 3/4 des gaz
 - o Face au vent

- Observer :
 - Couper rapidement les gaz = l'avion monte > trop de piquer / L'avion descend > pas assez de piqueur
- Conditions de test planeur :
 - Trims réglés pour vol de croisière moteur plein gaz
 - Face au vent
- Observer :
 - Le planeur monte faiblement mais à vitesse élevée > trop de piqueur
 - L'angle de montée du planeur est de plus en plus fort > pas assez de piqueur

Nota : Si l'angle n'est pas réglable sur le planeur prévoir un mixage Gaz > Profondeur

Anti couple moteur :

- Conditions de test avion :
 - Trims réglés pour vol de croisière, 2/3 à 3/4 des gaz
 - Face au vent
- Observer :
 - Faire une montée verticale face à soi (avion vue de dessus)
 - Si l'avion dévie à droite > diminuer l'anti couple
 - Si l'avion dévie à gauche > augmenter l'anti couple
- Conditions de test motoplaneur :
 - Trims réglés pour vol de croisière sans moteur
 - Face au vent
- Observer :
- Le planeur en éloignement de soi, mettre le moteur plein gaz, prendre une pente de montée conforme au modèle
 - Si le planeur dévie à droite > diminuer l'anti couple
 - Si le planeur dévie à gauche > augmenter l'anti couple