

Si l'on est satisfait de son réglage, il est bon de le fixer, en collant l'empennage et en fixant le lest de façon stable sinon définitive.

En principe, ce réglage (CG et VL) ne doit plus être retouché . En fait, en fin de réglage, de petits ajustements peuvent être nécessaires, selon virage à droite ou à gauche, incliné ou non, ou pour figurer les performances. Mais, si un bon plané ne vous assure pas à tout coup un bon vol moteur, un mauvais vous apportera avec certitude un gros problème à un moment ou l'autre du vol (le modèle volera bien à certains remontages, ou à certaines inclinaisons et pas à d'autres, etc

Pour l'exception des ailes basses voir note C

Ne pas oublier de rétablir le CG à chaque changement de moteur ou d'hélice

Vol au moteur : Régler, avec quoi ?

-- Dans le plan vertical :
Direction de l'axe moteur (piqueur P)

-- Dans le plan horizontal
Direction de l'axe moteur (décalage D)
Braquage dérive (B)
Vrillage d'aile

-- La puissance du moteur n'est pas un moyen de réglage à proprement parler, mais elle a évidemment une influence dans les deux plans, la valeur de chaque réglage change donc à mesure que l'on remonte.

Tout le monde a constaté l'extrême sensibilité des cacahuètes aux réglages. Un petit volet de dérive de 20 mm² braqué à 5°, un lest de 0,1 g qui avance le CG de 1 mm, une cale de piqueur de 0,3 mm peuvent changer totalement le comportement d'un modèle. Il faut donc insister sur la nécessité de pouvoir faire des réglages fins et stables. En particulier, empennages qui ne bougent pas aux chocs, lest bien fixé mais accessible, et surtout nez mobile pas trop petit, bien calé, facilement réglable dans les deux plans (ce n'est pas toujours facile !)

REGLAGES : QUELQUES IDEES GENERALES

Réglage	A droite	A gauche
<u>Décalage axe</u>	fort 3 à 6° à dr	faible 0 à 1° à dr
<u>Angle dérive ou volet</u>	faible 2° à g à 3° à dr	fort 5 à 10° à g
<u>Vrillage</u>	faible 0 à 2° à dr	fort 2 à 3° à g , -2 à -3° à dr
<u>Piqueur</u>	2 à 6° presque totalement indépendant du sens du vol	
<u>Recommandé pour</u>	Avions stables Aile haute à cabine Aile médiane avec dièdre Aile basse à fort dièdre	Avions peu stables aile basse biplans à cabane parasols à fuselage rond
<u>Remarque</u>	Vrillage nul possible si dièdre	Prévoir vrillage d'origine ou ailerons mobiles Gouverne de dérive mobile

Discussion : lorsque le modèle vole au moteur, il subit la traction de l'hélice, et le couple de renversement du caoutchouc qui tend à l'incliner à gauche (les hélices tournent presque toujours à droite). Il faut régler le modèle dans le plan vertical , et pour cela on

ne dispose que de la direction de l'axe (en général vers le bas, piqueur P) et accessoirement de la puissance du moteur. Et dans le plan horizontal, où on peut disposer de trois moyens, le braquage de la dérive B (ou d'un volet), le décalage angulaire latéral de

(suite p.397)