

n'adapte sa réponse automatiquement au couple exercé, que grâce à l'augmentation de vitesse due à l'inclinaison. On retrouve ainsi un automatisme de l'équilibre, mais l'inclinaison n'est pas constante.

Plus un modèle a de dièdre, moins il faut de vrillage, et on pourrait s'en passer totalement pour un avion à aile haute et dièdre, le dérapage étant suffisant pour contrer le couple (mais un tel modèle se réglera plutôt à droite).

Cette méthode a souvent permis de sauver des modèles très récalcitrants, par exemple, il y a quelques années, un beau Fokker triplan sans dièdre, mais dont les ailerons mobiles ont permis le changement instantané du réglage.

J'ai mis longtemps à m'y mettre et j'étais très fier de ma découverte, mais si j'avais relu de vieux articles du Saint dans le M.R.A. j'aurais évité bien des tâtonnements (c'est probablement un de ces cas typiques de plagiat par anticipation !!). De plus, l'examen attentif des modèles photographiés dans les magazines montre que plus d'un modéliste a été obligé de réinventer ce réglage. On y voit souvent les avions à aile basse affublés de volets censés être provisoires et destinés à donner aux ailes le vrillage signalé plus haut. Les plus prudents ont prévu des ailerons!

On m'a souvent fait la remarque que ce réglage est moins performant que le virage à droite. Je ne pense pas que ce soit obligatoirement le cas.

Pour prendre des exemples personnels, mon Broussard (avion typique à régler à droite en général) était réglé à gauche à cause d'un vrillage intempestif et rebelle. Les performances n'en étaient pas moins excellentes. Le RWD-4 se réglait à droite ou à gauche avec des performances équivalentes selon les vrillages imprévus d'une aile un peu molle!

En virage à droite, on vire plus à plat, ce qui est bon pour le rendement, mais on déraper plus, ce qui est mauvais ! A gauche on déraper moins, mais le début de vol incliné est un gaspillage d'énergie non transformée en altitude..... Très probablement un petit avantage au réglage à droite, surtout parce que

l'inclinaison est plus facilement faible et le rayon de virage plus facilement constant.

En réalité, le problème vient de ce que l'on règle en général à gauche des modèles intrinsèquement difficiles. De plus il est délicat de retoucher un vrillage qui ne convient pas, et c'est peut être le principal inconvénient de ce réglage. Le Monitor, dont, dans l'enthousiasme des nouveaux convertis, j'avais exagéré le vrillage, volait assez bien au moteur, moyennant une dérive très braquée, mais il partait en demitonneau à droite s'il ne se posait pas avec des tours restants!

En résumé, pas plus que le réglage à droite, le réglage à gauche n'est la panacée. Réglons de préférence à droite les ailes hautes, les avions légers peu puissants et performants, à gauche les ailes basses (note J), les biplans, les parasols, pas toujours si stables que ça, en particulier s'ils ont un fuselage rond, les têtes dures et les mauvais coucheurs! Cela vaut toujours mieux que de laisser des modèles dans leur boîtes!

Enfin, remarquons que si l'inclinaison n'est pas excessive, le vol à gauche est plus réaliste, et que pour cette raison il s'impose souvent en catégorie Maquette F4D, ou l'on juge le réalisme du vol et non sa durée. Pour cette même raison, dans cette catégorie, on ne se gêne pas pour avancer le CG, donc voler plus vite, au bénéfice de la stabilité et de la facilité de décollage.

Une fois un réglage satisfaisant obtenu, il faut le fixer de façon "semi-définitive", en particulier en bloquant les parties mobiles par un point de colle, et, autant que possible, en remplaçant les volets par des calages définitifs.

Pour ce qui concerne les réglages du nez par des cales, il est bon, une fois un vol correct obtenu, de les incorporer définitivement.

Pour cela retirer l'axe, faire passer une c.à p. à sa place en la poussant jusqu'à toucher la structure. Bien repérer cet endroit, retirer les cales, décoller le palier d'axe et le recoller en maintenant la c. à p. à la position repérée. En principe, on se retrouve réglé sans cales, sinon, au pire, avec des cales très petites.