

de l'attaque oblique due au couple, deux actions fortes sur une grande dérive en début de vol. Si on braque à droite ou, si on équilibre par du décalage, les modèles s'engagent en fin de vol, l'équilibre est difficile à trouver et je ne m'en étais parfois sorti qu'en lançant ces modèles d'un coin de la salle dont ils parcouraient toute la longueur avant d'adopter le comportement honnête d'un cercle bien tranquille! En fait, il faut du décalage, et, même s'ils ont du dièdre, il faut vriller. Sur le Farman Jabiru dont la dérive est petite, j'avais cru bon de la rehausser dans le but de mieux tourner à droite. Aussitôt le modèle s'est mis à tourner à gauche! Du moins en début de vol, car ça s'est mal terminé!

**Note I** -- Vrillage : il a tendance, en principe, à incliner le modèle vers l'aile de moindre incidence, mais aux faibles vitesses, un fort vrillage fait tourner du côté de la plus grande incidence par effet de traînée ( lacet inverse ). Il est amusant de constater sur un petit modèle d'essais très vrillé qu'il tourne à droite ou à gauche selon la vitesse de vol.

Modifier le vrillage : C'est souvent difficile sinon impossible. On peut humidifier l'aile et la laisser sécher sur cale, mais le meilleur moyen est de vriller sous le souffle d'un sèche-cheveux bien chaud. C'est rapide, le vrillage obtenu est stable et se reprend plus facilement.

Je n'ose recommander les ailerons mobiles sur une cacahuète en structure. S'ils sont bien utiles sur une aile basse, ils sont lourds et difficiles à réaliser sans déformation de l'aile et sans plis de revêtement.

**Note J** -- En modélisme plus encore qu'ailleurs, il faut se garder d'être trop dogmatique : Tout le monde a vu des modèles à aile basse tourner à droite! Un bon exemple en est le Pottier de Delcroix. L'explication tient peut être dans la conjonction d'un poids très faible ( donc faible couple, faible dérapage ), et d'une grande surface. D'ailleurs, en début de vol, on le voit nettement s'incliner à gauche, la grande surface latérale n'est peut-être pas pour rien dans le rattrapage de ce léger engagement. En fait ce modèle possède le vrillage différentiel des avions qui tournent à gauche, qui doit être réglé très précisément. Il illustre un troisième type de réglage, "virage à droite avec vrillage", dont je connais personnellement très peu d'exemples satisfaisants, car l'équilibre vrillage-braquage de dérive et d'axe est difficile à assurer pendant tout le vol. Cependant, certains modélistes chevronnés estiment ce réglage intéressant ( Miles M-18 de R. Jossien par exemple, ou le superbe Hellcat de Petit ).

J.C.

## CALENDRIER des CONCOURS

### BELGIQUE :

5 et 6.5.2001 - TOURNAI

2<sup>ème</sup> : Santos-Dumont ; catégories modèles de durée et maquettes caoutchouc.

M.LEMAITRE 19 Rue Hautrieux 7534 BARRY  
Belgique

069 549094 // 0486470884

courriel : mlemaitr@be.packardbell.org

### REPUBLIQUE TCHEQUE :

26 et 27 .5.2001 - BRNO

OPENSACLE

L. KOUTNÝ Zahrebska 33 61600 Brno Czech  
Republic

### YUGOSLAVIE :

25 - 30.9.2001 - BELGRADE

Champ. Europe F1D

**ANNULÉ**

### FRANCE :

8.4. 2001 - PESSAC (33)

Salle Roger VINCENT 0556076566

22.4.2001 - OURSBELILLE (65)

Critérium du Sud-Ouest indoor 0559321157

22.4.2001 - TOULON (83)

0494272785

13.4.2001 - MONT de MARSAN (40)

0558757651

27.5.2001 - PESSAC (33)

0556076566

2 et 3 juin 2001 - BORDEAUX (33)

Stadium de BORDEAUX LAC ( H=37 m)

Championnats de France et Concours International

Contact : Jean-Pierre DARROUZES

32 Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny

33610 CESTAS Tel :0556076566

Par e-mail : Hua.Ngoc@wanadoo.fr

23. 6. 2001 - ORLEANS (45)

Concours Inter. Palais des Sports - 0238634957

16. 12. 2001 ORLEANS (45)

F 4F- Pistachios- Ste Formule - M35 - F1M

02 38 63 49 57