

Fig. 1. — V_z donne la force de l'ascendance. Si $\alpha = 30^\circ$, $V = 5$ m/s, $V_z = 2,5$ m/s.

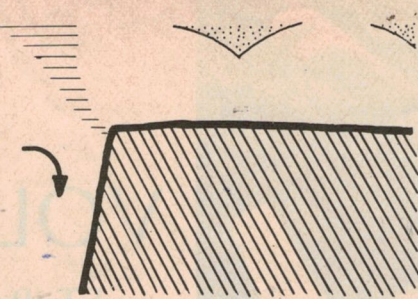


Fig. 2 a. — Falaise : défavorable ; ascendance étroite et remous en contrebas.

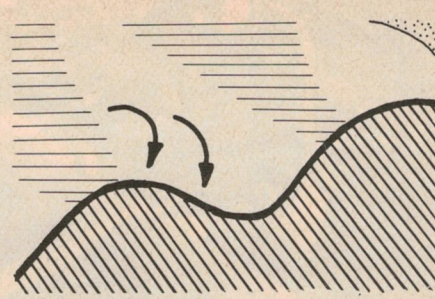


Fig. 2 b. — Pente à ondulations : défavorable ; il y a des rabattants entre les sommets.

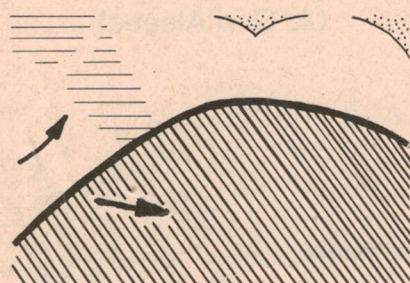


Fig. 2 c. — Mont arrondi : bon, si le mont est suffisamment important pour que le vent ne puisse le contourner.

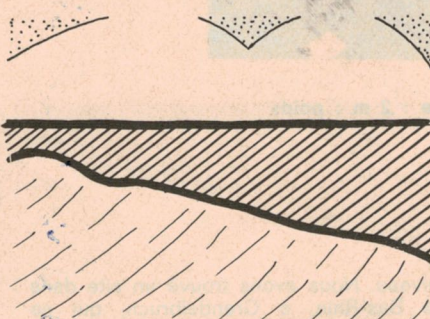


Fig. 2 d. — Rebord de plateau : bon ; il y a, de plus, de forts thermiques sur le plateau.

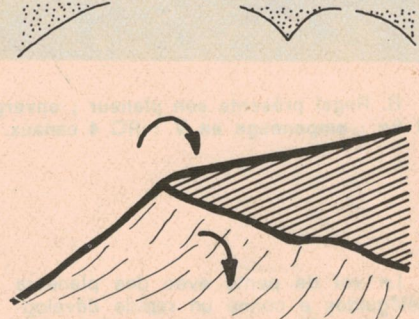


Fig. 2 e. — Promontoire : mauvais ; ascendance étroite et rabattants sur les flancs.

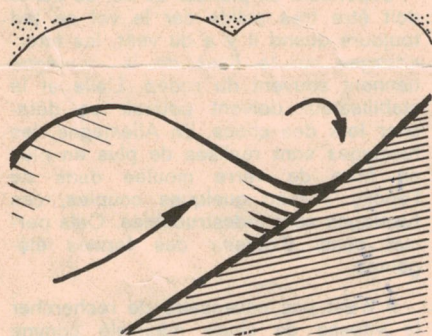
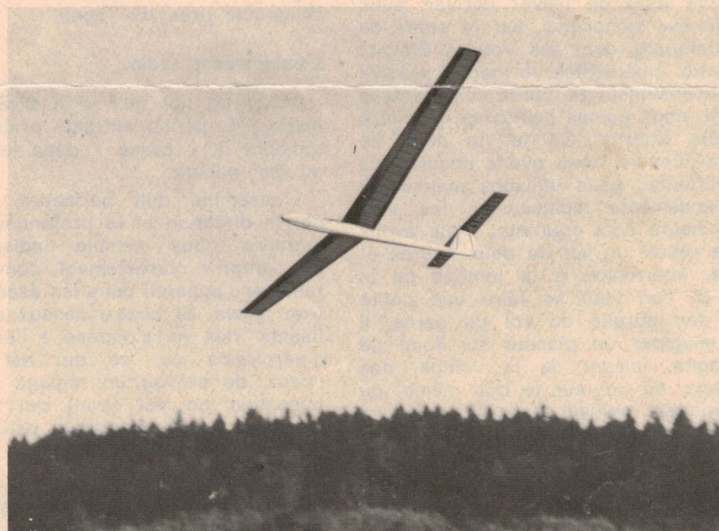


Fig. 2 f. — Col : idéal ; le vent est canalisé. Rabattants sur l'autre versant.

Le planeur de R. STUCK ; envergure : 2,60 m ; poids : 1,500 kg ; RC 6 canaux.



Si l'on préfère, comme nous, concevoir soi-même son appareil, voici quelques données raisonnables :

- 2 m d'envergure.
- 30 à 40 dm² de surface d'aile.
- 20 cm au moins de corde d'emplanture.
- Poids total : 800 à 1 500 g.
- Profil peu creux NACA 6409, MVA 301 ; plat Clark Y.

Un modèle plus grand et plus lourd (jusqu'à 3 m) présentera un meilleur « plané » et une meilleure finesse. Il aura aussi un vol plus calme, plus majestueux et sera moins sensible aux turbulences. Cependant, ce type de modèle étant moins compact, il est donc plus fragile, moins maniable, plus long à construire et difficile à transporter.

Le pilotage.

En ce qui concerne le pilotage, seule la pratique permet de l'apprendre. Ce genre de vol réserve quelquefois des surprises, même à des pilotes d'avions multi bien entraînés.

Voici quelques règles à observer :

— Les volets, principalement les volets de direction, doivent être très efficaces car il est difficile de ramener face au vent le modèle volant vent dans le dos.

— Le modèle doit être lâché doucement face au vent (attention : ne pas oublier de brancher l'appareillage de radiocommande lors des essais).

— Pour gagner de l'altitude, on doit faire voler l'appareil parallèlement à la pente en lui faisant décrire un huit et en le faisant virer toujours vers l'aval. On constatera que l'envoi d'un « top

cabré » à la sortie de chaque virage fera gagner de l'altitude sans que le modèle se mette en perte de vitesse.

— L'atterrissage est le gros hic. Sur forte pente, la meilleure méthode est de se présenter légèrement en contrebas du point d'atterrissage choisi. Il ne faut pas s'inquiéter, le planeur remontera vers le pilote. S'il est bien dans l'axe, malgré sa grande vitesse, il ne doit rien lui arriver. L'atterrissage contre le vent ne peut se faire que sur pente faible et il faut pratiquement plaquer le modèle. Enfin, l'atterrissage parallèlement à la pente est faisable, mais il met le planeur à la merci d'une rafale qui peut le faire basculer sur l'aile.

Bon vent aux modélistes que le vol de pente va tenter et qu'ils écrivent à « Radiomodélisme » s'ils disposent eux aussi d'un site favorable et de tuyaux intéressants !