

## Nouvelles séquences pour les compétitions de voltige de précision en 2002

Les classes Sportsman, Advanced et Expert du MAAC utiliseront de nouvelles séquences en 2002. La classe FAI utilisera la nouvelle séquence P03. Ci-joint la séquence Sportsman. Celle-ci peut être pratiquée par la plupart des avions. Amusez-vous bien avec.

	<b>Manœuvres</b>	<b>Direction du Vent</b>
1.	Décollage	Face
	Entré dans la boite	
2.	Vol en ligne droite face au vent	Face
3.	Virage de procédure	Demi-tour
4.	Vol en ligne droite dos au vent	Dos
	Sortie de la boite	
	Entré dans la boite	
5.	Un loop	Face
6.	Virage Immelman	Face
7.	Split S	Dos
	Sortie de la boite	
	Entré dans la boite	
8.	Un tonneau	Dos
9.	1/8 Cubain inversé	Demi-tour
10.	Cobra, sans tonneaux	Face
	Sortie de la boite	
	Entré dans la boite	
11.	Virage décroché (Stall Turn)	Dos
12.	1/8 Cubain	Demi-tour
	Sortie de la boite	
13.	Circuit d'approche	
14.	Atterrissage	Face

Note : Le Cobra consiste en une montée à 45 degrés avant le centre, un quart de loop poussé en haut au centre, suivi d'une descente à 45 degrés. L'altitude de début et de fin doivent être la même. Le rayon des sections de loop doivent tous être les mêmes.

### Le Immelman

C'est une manœuvre que l'on retrouve dans plusieurs classes et sous différentes versions. Avez-vous entendu parler de la première guerre mondiale ? Et bien c'est un aviateur allemand nommé Immelmann qui a inventé...le Immelmann! L'ennemi vole assez haut au-dessus de votre tête, dans la direction opposée. Vous tirez l'élévateur pour un demi-loop vers le haut immédiatement suivi d'un demi tonneau pour remettre l'avion de niveau, et vous êtes derrière lui.

En voltige, la difficulté de cette manœuvre est de terminer le demi-loop exactement au-dessus du point d'entrée. L'autre difficulté est de faire le demi-tonneau immédiatement après le demi-loop sans aucune hésitation entre les deux. La particularité de cette manœuvre est justement qu'il n'y a pas d'hésitation entre la partie loop et la partie tonneau.

Il faut toujours une ligne droite pour entrer et pour sortir d'une manœuvre. Assurez-vous que vos ailes soient de niveau à l'entrée et à la sortie. Si vous voyez une erreur en entrant, essayez de faire la correction durant le demi-loop pour que la sortie soit bonne. S'il y a du vent de travers, le nez de l'avion devrait pointer un peu vers le vent durant tout le vol. Il est aussi possible de pencher les ailes légèrement vers le vent mais il ne faut pas que ce soit visible.

La partie tonneau doit se faire sur une ligne horizontale parallèle à la piste et la partie loop doit se faire dans un plan vertical, parallèle à la piste aussi. Vous devez entièrement lâcher l'élévateur en haut du loop avant le demi-tonneau pour ne pas faire un tire-bouchon. Lors du demi-tonneau, donnez un peu de gouvernail du même côté que les ailerons lorsque l'avion est

sur le côté (en knife edge) pour garder le nez au niveau. Pour aider à combattre le vent, il est préférable de faire le tonneau de façon à montrer le canopie au vent. Ceci parce qu'on a tendance à garder un peu d'élévateur à la fin du demi loop et qu'on en met un peu pour le vol normal.

Lorsque vous commencerez à pratiquer cette manœuvre, vous ferrez certainement des demi-tonneaux rapides. Il sera ensuite mieux de ralentir le demi-tonneau pour montrer que vous avez le contrôle. Les tonneaux rapides sont une indication aux connaisseurs que vous ne pouvez pas utiliser le gouvernail de direction correctement.

Il y a des versions du Immelman avec un tonneau complet en haut, un départ en vol inversé, un départ en haut avec le demi-tonneau en bas (appelé bunt) et bien sur le split S où le tonneau est au début en haut, suivi du demi-loop vers le bas. Cette manœuvre a aussi été utilisée durant la première guerre. Elle permet de rapidement descendre et attaquer un objectif au sol après l'avoir dépassé.

Si vos loops ont déjà une bonne géométrie, les seules nouvelles choses à apprendre sont le demi-tonneau immédiat et le gouvernail durant le demi-tonneau. La prochaine fois, je vous parlerai d'une de mes manœuvres préférées, le 8 Cubain, et ses dérivés.

Bonne saison de voltige

Xavier Mouraux - Responsable Voltige - Zone St-Laurent  
450-622-5441 - [voltige@xavier-rc-aerobatic.freeservers.com](mailto:voltige@xavier-rc-aerobatic.freeservers.com)

### **Le club Amidair au Rendez-vous des Jeunes, le 22 mars 2002**

Cet événement a permis aux jeunes de découvrir les avions téléguidés. Ils étaient plus d'une trentaine avec quelques parents dans le gymnase de l'école Mountainview de Deux-Montagnes. Monsieur Émile Lafèche s'occupe de ce groupe de jeunes de 8 à 12 en organisant des rencontres durant l'hiver. Il y a de temps en temps des présentations spéciales.

Une présentation de Xavier Mouraux sur l'histoire et les différents domaines de l'aéromodélisme fut suivie de plusieurs vols d'avions MAAC Cub par les jeunes. Les modèles essayés avaient été montés d'avance pour sauver du temps sur place. Tout le monde a ensuite été impressionné par la démonstration de vol de Paul Grenier avec son Tiger Moth GWS. Paul Descarries et Gislain Bouchard étaient aussi présents avec leurs avions pour répondre aux questions et aider lors des vols des MAAC Cub. Des magazines, des dépliants et collants du MAAC ainsi que des MAAC cub ont été distribués grâce à la zone St-Laurent.

Les modélistes ont eu autant de plaisir à voir les yeux des jeunes que les jeunes à découvrir les avions. Je crois que c'est une expérience à répéter. Vous pouvez voir des photos sur le site du club à: <http://amidair.freeservers.com/>

Xavier Mouraux  
Président du club Amidair



