



## Huitième Partie: Premiers Stationnaires

Vous avez vidé au moins 2 réservoirs complets en plusieurs fois, vous commencez à vous familiariser avec les procédures de démarrage, et votre hélicoptère a l'air de bien se comporter ? Le contrôle de Cracking et de maintenance s'est bien passé, et le moteur commence à être réglé et rôdé ? En plus, vous avez confiance en vous ! On ne va pas s'éterniser et on va pouvoir commencer à essayer de le faire décoller, et de le maintenir en stationnaire...



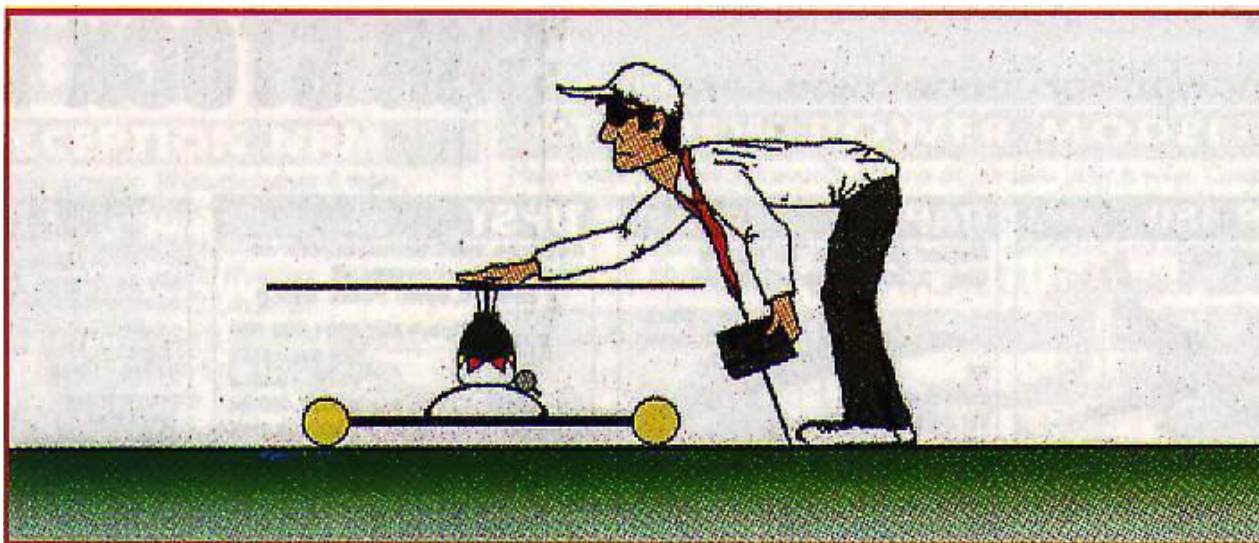
Toujours en mode normal, vous procédez au démarrage en prenant les mêmes précautions que précédemment. Vous posez votre hélicoptère sur son aire de décollage face au vent, et vous reculez de 5 à 6 mètres, derrière lui.

Vous accélérez doucement pour embrayer le rotor. Une fois celui-ci lancé, vous continuez doucement à accélérer cran par cran, jusqu'à ce que le manche gaz/pas atteigne sa position «presqu'au milieu ». Le moteur et le rotor tournent de plus en plus vite. Repérez l'instant où votre bébé commence à vouloir s'affranchir de l'apesanteur et essayez de le maintenir dans cet état, sans décoller. S'il veut décoller, ralentissez de suite de quelques crans sans s'affoler ! Habituez-vous tout de suite à ne pas couper les gaz d'un coup, mais plutôt à baisser calmement cran par cran le régime du moteur.

Il va falloir corriger les trims. Vos talents d'observateur vont être soumis à rude épreuve, car à partir de maintenant, il ne faudra plus lâcher votre bébé des yeux.



Freinage Du Rotor

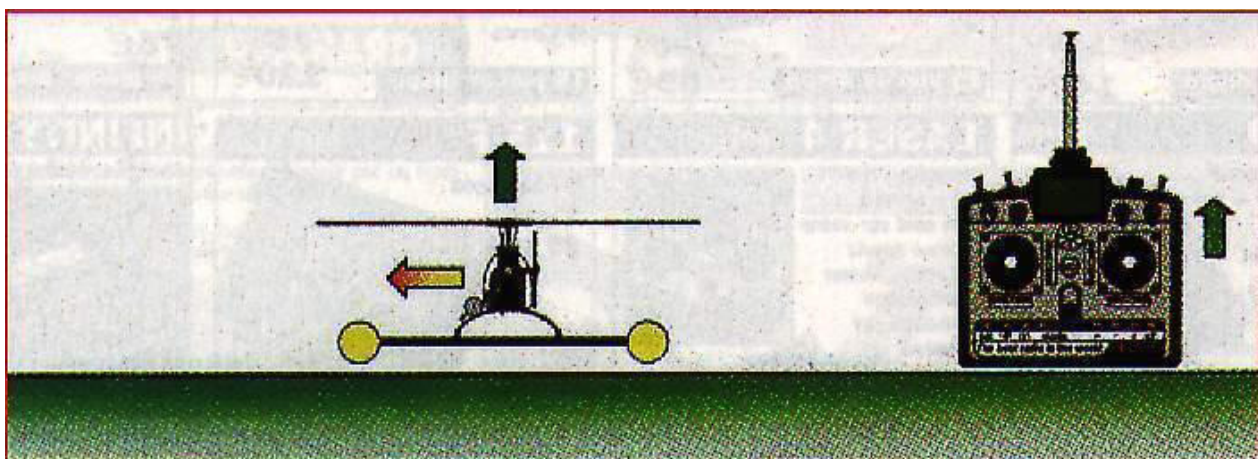


Pour arrêter le rotor lorsque le moteur tourne au ralenti, il faut freiner à l'aide de la paume de sa main. Attention à ne pas se prendre les vêtements ou la sangle de la radio dans les pales.

**8.1 Corrections Des Trims**

S'il tourne sur son axe de lacet (ce qui va certainement arriver), il faudra corriger d'abord au manche, puis au trim le rotor anticouple s'il continue.

Premiers stationnaires



A la mise des gaz, il se peut que l'hélico glisse latéralement à plat sur la gauche pour un rotor tournant à droite (sens horaire vue de dessus).  
Si le nez part à gauche (pas la queue, le nez !) il faudra mettre du trim (de la commande d'anticouple) à droite, et inversement au lieu de maintenir le manche d'anticouple d'un côté ou de l'autre.  
Il faudra impérativement faire ces essais nez au vent (celui de l'hélico, pas le vôtre, ce n'est pas le moment ! !), car notre bébé aura toujours tendance à faire la girouette et se remettre de lui même le nez au vent.



De même si le moteur ratatouillait, il pourrait créer des variations de couple que le gyroscope aura du mal à amortir, d'où des coups de queue intempestifs.

Lorsqu'enfin ce réglage sera trouvé, on regardera maintenant si notre hélico n'a pas tendance à glisser ou à s'incliner latéralement ou longitudinalement. Un réglage au trim de la commande correspondante sera nécessaire.

Si le nez veut se soulever par exemple, il faudra mettre un peu de trim à piquer au lieu de pousser le manche de profondeur et inversement. Quelques crans suffisent généralement, sinon c'est que votre plateau cyclique n'est pas parfaitement horizontal lorsque les manches sont au neutre, ou bien que le cerceau modifie le centrage de votre machine. Rectifiez les neutres ou le centrage pour que tout soit parfait.

### Inclinaison normale

Toutefois, pour le réglage latéral, il faudra tenir compte du fait qu'un hélicoptère ne décollera jamais parfaitement à plat sans glisser latéralement. Ou alors, il faudra qu'il soulève d'abord les patins d'un côté (donc qu'il soit légèrement incliné) pour décoller à la verticale. Et en stationnaire, il sera toujours légèrement incliné à droite pour un rotor tournant dans le sens horaire ou à gauche pour un rotor tournant dans l'autre sens.

Pourquoi, me direz-vous ?

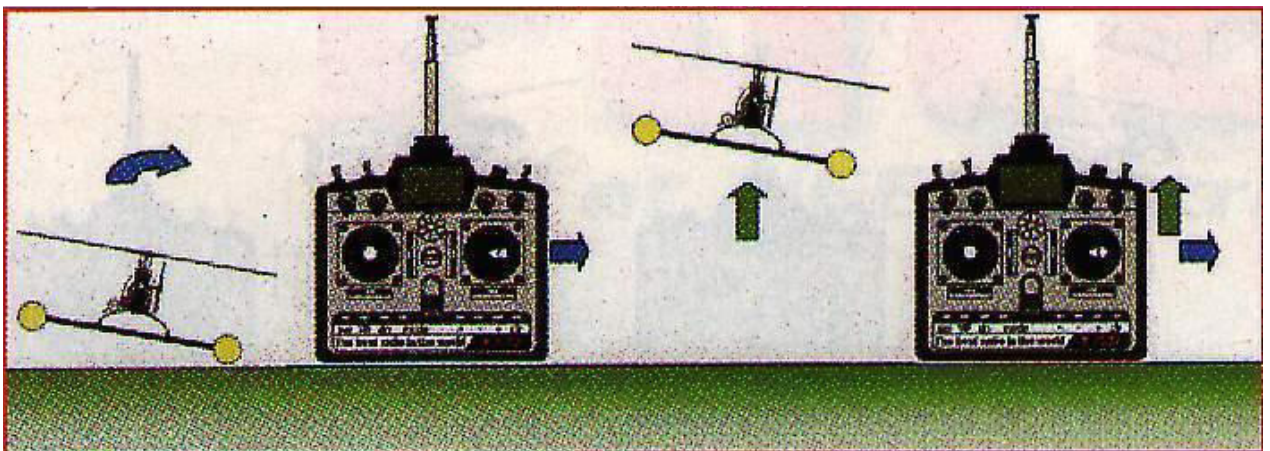
L'explication est toute simple ! Ce phénomène est dû au rotor anticouple.

En effet, si par exemple le rotor principal tourne à droite (sens horaire vue de dessus), le rotor anticouple est positionné à droite de l'hélicoptère pour que son action soit optimisée. Il souffle donc du côté droit de la queue pour contrer le couple de rotation du fuselage. Le résultat est que le fuselage ne tourne plus, il est en équilibre. Mais l'ensemble est poussé vers la gauche par son souffle. L'hélicoptère dévie donc vers la gauche, il glisse à plat.

Pour contrer ça, on est obligé de le maintenir légèrement incliné à droite. Ça évite ce glissement latéral. Si le rotor tourne à gauche, il faudra l'incliner à gauche pour décoller.

C'est la raison pour laquelle un hélicoptère sera toujours plus ou moins incliné au décollage et en stationnaire.

Donc dans le cas d'un rotor tournant à droite, l'hélicoptère devra décoller en étant légèrement incliné à droite en soulevant légèrement son patin gauche de l'ordre de 1 à 2 cm (avec un bref ordre à droite à l'aide du manche de cyclique latéral). Il faudra en tenir compte à chaque décollage, et aux corrections de trims.

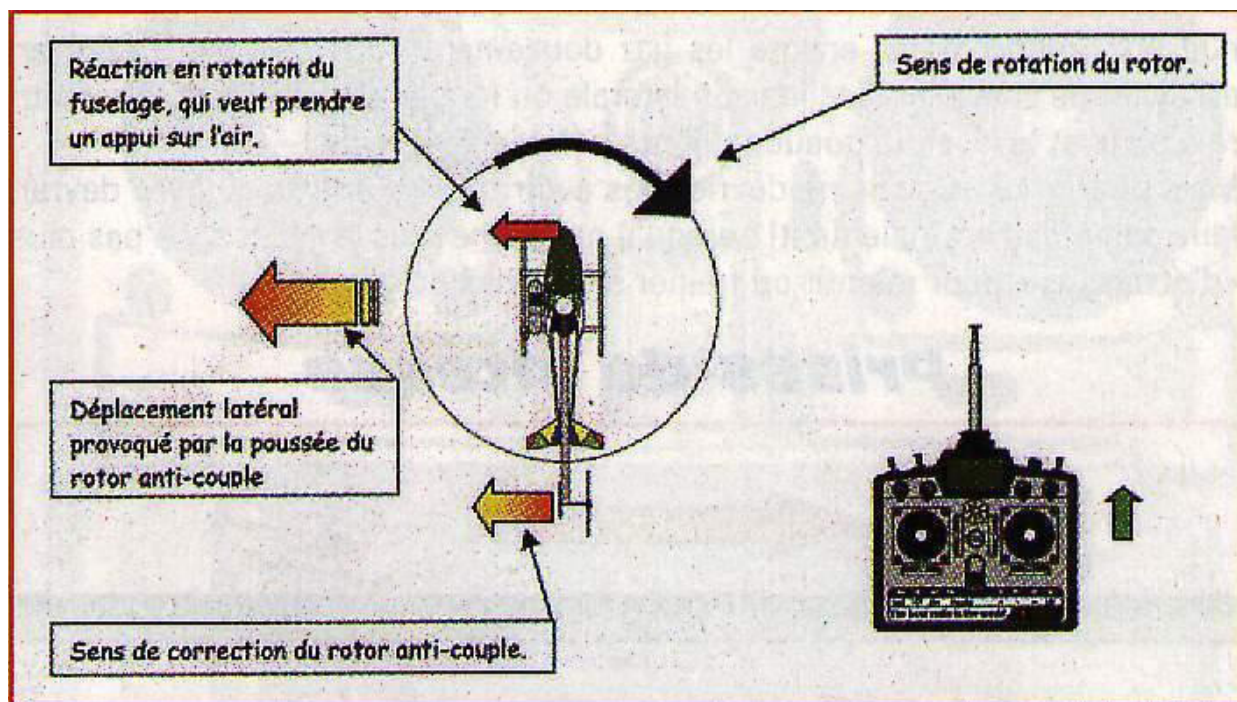




Corrections à faire avec le manche de cyclique latéral :

1 - Il faudra l'incliner un peu à droite et soulever légèrement les patins gauches juste avant le décollage.

2 - Une fois incliné, on met encore plus de gaz et il décollera légèrement incliné à droite, mais sans glisser. Ce phénomène est plus ou moins accentué suivant le type de machine. Le stationnaire sera obtenu avec un hélicoptère légèrement incliné à droite. Pour un rotor tournant à gauche, l'inclinaison sera à gauche.



Pour un rotor tournant à droite (sens horaire), entraîné par le moteur.

- Considérons un hélicoptère en stationnaire.
- Le fuselage tend à tourner en sens inverse du rotor principal, il a un couple de rotation.
- Le rotor anticouple fait son boulot, en contrant ce couple.
- Le fuselage ne tourne plus, et reste droit.
- La poussée du rotor anticouple provoque un déplacement latéral vers la gauche du fuselage, de manière plus ou moins prononcée.
- Pour annuler ce déplacement latéral, on doit incliner un peu l'hélicoptère à droite.
- Ainsi, l'hélicoptère ne se déplace plus latéralement.

Pour un rotor tournant à gauche, ce sera l'inverse. Le déplacement se fera à droite.



### 8.1.1 Patience

Sans jamais dépasser la limite du décollage, réglez les trims en vous y reprenant en plusieurs fois s'il le fallait, pour que l'hélicoptère soit le plus neutre possible. Il aura quand même tendance à glisser un peu du fait qu'il est sur un coussin d'air (on dit qu'il est dans l'effet de sol). Veillez en même temps à ce que le moteur tourne correctement en commençant à peaufiner ses réglages (fermeture du pointeau principal de 1 à 2 crans).

Habituez-vous à accélérer doucement jusqu'à la limite du décollage, à régler les trims, puis à ralentir doucement le moteur. Réglez le moteur s'il ratatouille encore (pointeau), vous devriez vous approcher du bon réglage de celui-ci.

### Repositionnement

Si au cours de ces tentatives l'hélicoptère a modifié sa position au sol (ce qui ne manquera pas d'arriver !), mettez le moteur plein ralenti, attendez que le rotor ralentisse et freinez-le doucement avec la paume de la main en faisant attention de ne pas l'accrocher avec les jambes, la sangle de la radio, ou un vêtement qui pendouille... Ensuite, remettez votre machine dans sa position initiale.

Reprenez vos distances avec la bestiole et remettez en route le rotor comme indiqué précédemment.

Essayez de toujours maintenir la queue pointée vers vous en vous déplaçant ou en donnant quelques ordres et en réglant le trim de la commande de l'anticouple. Il sera plus facile ainsi par la suite de savoir dans quel sens faire les corrections des autres commandes. Par exemple il glisse ou s'incline à gauche, je mets le manche du cyclique latéral un peu à droite, point barre ! Il veut partir en avant, on tire en arrière le manche de profondeur sans réfléchir.

Ça y est ! Les trims ont l'air correctement réglés, et le moteur tourne à peu près correctement, sans ratés.

Habituez-vous à ces exercices, en vidant un réservoir par exemple, en plusieurs fois. La tension nerveuse est généralement assez importante, et vous avez le droit d'arrêter le moteur de temps en temps pour souffler un peu ! Ça vous entraînera aux procédures de démarrage et de mise en route. On va en profiter pour peaufiner le réglage des trims.

### 8.1.2 Réglage des chapes

Ce réglage pourra se faire à l'atelier, si vous n'avez pas modifié les positions de trim au cours du transport.

Les trims n'étant plus au neutre (puisque'on les a déplacés pour les réglages), il va falloir régler les chapes au niveau des servomoteurs (lacet, tangage ou roulis) ou du plateau cyclique pour les remettre au neutre. Repérez la position du palonnier du servomoteur de la commande correspondante, et mettez le trim de cette commande au neutre.

Déconnectez la chape et vissez (ou dévissez) la, jusqu'à ce qu'elle tombe en face de sa fixation. S'il ne reste que 2 filets de tige filetée dans la chape, il faudra la remettre dans sa position initiale et régler à l'autre bout de la tringle. Eh oui, ça risque de ne pas tenir sinon ! Si des deux côtés le filetage restant dans la chape sont ridicules, c'est que quelque chose ne va pas. Changez la tige le cas échéant.

Pour l'anticouple, si le servomoteur est fixé sur la poutre de queue, on pourra déplacer celui-ci en desserrant sa fixation et en le faisant coulisser sur la poutre. On évite ainsi de dérégler les chapes et la position des palonniers.



### 8.1.3 Remettre les trims au neutre

Le trim au neutre est un repère de position facile à mémoriser sur l'émetteur. Ainsi, à chaque essai, un coup d'œil sur ceux-ci nous renseignera sur leur position neutre. Si par exemple vous laissez les trims de profondeur 3 crans à cabrer et 2 crans à gauche, et que votre machine soit bien réglée ainsi, et si en manipulant l'émetteur vous déréglez cette position, vous ne serez pas sûr de leur bon emplacement (j'avais le trim à droite ou à gauche la dernière fois, pour que ça vole droit?)

Donc il est important de régler les chapes et de remettre les trims au neutre sur l'émetteur.

Plusieurs tentatives seront peut-être nécessaires, mais c'est une étape importante qu'il faudra éviter de sauter. Sinon, tout sera à refaire à chaque fois. Je ne dis pas que ce réglage est définitif, il pourra varier d'un cran ou 2 d'un jour sur l'autre mais pas plus. S'il fallait reprendre ce réglage à chaque fois de manière importante, c'est que quelque chose ne va pas (une tringle se dévisse, une chape a son filetage qui commence à foirer, un palonnier de servomoteur est mal vissé, une soudure de tringle est mal faite, etc.). Il faudra en rechercher la cause le plus rapidement possible. Sinon, ça pourra être la cata...

Ne nous éternisons pas quand même là-dessus, et passons à l'étape suivante

## 8.2 Décollage

Après toutes ces péripéties, qui peuvent s'étaler sur plusieurs séances (ça permettra au moteur de se roder, il faut y penser !), avec les opérations de maintenance décrites plus haut, on va pouvoir passer à une étape riche en émotions : le décollage !

Faites le plein de carburant et de courage (!), et mettez en route sans oublier les procédures de démarrage. Si je rabâche un peu, c'est qu'avec l'habitude, on a tendance à prendre moins de précautions, à oublier un peu les règles les plus élémentaires. Et c'est là que les accidents peuvent arriver ! Donc attention !

Alors on se retrouve avec notre hélicoptère positionné la queue dirigée vers vous, sur son aire d'envol, face au vent, moteur tournant, tous les trims au neutre (...), et avec personne autour ! Vous êtes toujours à 5 ou 6 m derrière et vous accélérez doucement pour embrayer le rotor.

Vous atteignez la position du manche où l'hélicoptère commence à vouloir glisser et là, le palpitant commence à s'emballer !

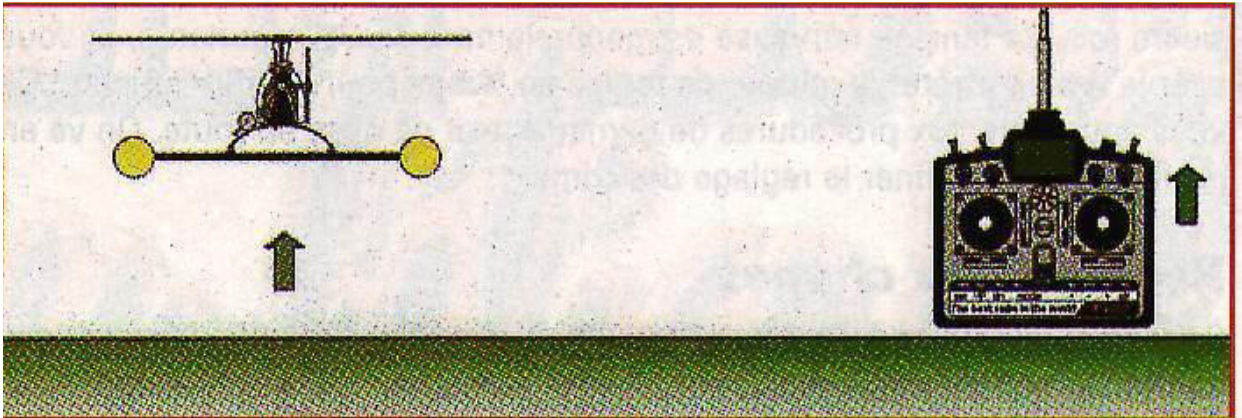
Du calme, ralentissez le moteur et soufflez un grand coup

Reprenons ! Vous remettez doucement les gaz, l'hélicoptère glisse un peu, vous corrigez aux manches par des ordres très faibles et surtout non maintenus (de l'ordre de 5 mm de déplacement de manche, jamais à fond, compris ?). Il faut donner des tops sur les manches, dans le bon sens. C'est là toute la difficulté !

Vous commencez à sentir que les corrections faites aux manches agissent sur votre machine ! C'est une sensation très curieuse, n'est-ce pas ? Bon, mais avec tous ça, vous allez me dire qu'on n'a toujours pas décollé ! Patience ! Il ne faut pas être pressé !

### 8.2.1 Allez, hop !

Ça y est, il a l'air stabilisé, et n'a pas envie de bondir latéralement ! Allez, un cran ou deux en plus sur le manche des gaz, et notre ami soulève un coté du cerceau ! Normal ! Pas d'affolement, on a vu pourquoi tout à l'heure !



Premier stationnaire à 20 cm du sol environ :

Il faut accélérer doucement jusqu'au décollage. On réduit un peu les gaz, dès que l'hélicoptère est monté à 20 cm du sol. On contrôle les attitudes. L'hélicoptère est horizontal, tout va bien...

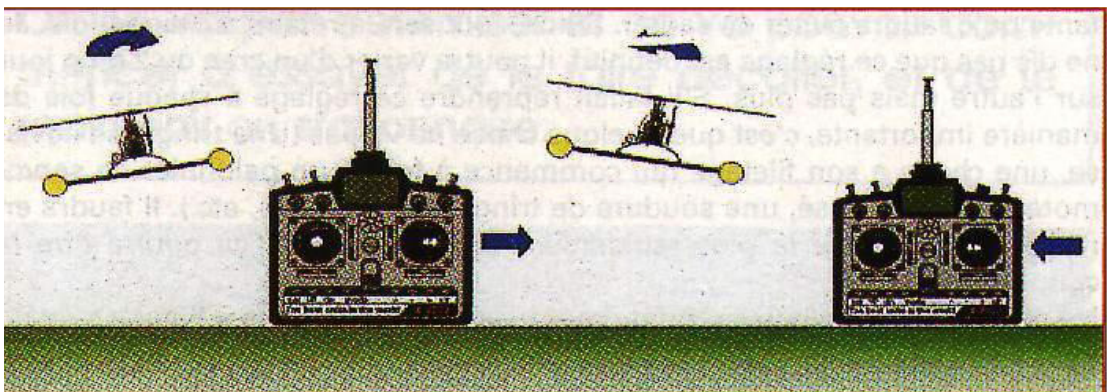
Il n'y a pas de réactions suspectes ? (Inclinaisons brutales d'un côté ou l'autre ? Glissements importants vers l'avant ou l'arrière ?) Si c'est le cas, donnez un petit ordre au manche et relâchez de suite (poussez sur la profondeur de 5 mm, pas beaucoup plus s'il recule ou soulève le nez, ou tirez la légèrement s'il part en arrière).

Il peut très bien se déplacer en frottant le cerceau par terre, essayez de corriger aux manches (encore une fois, pas d'actions brusques ou violentes, hein ?) pour contrer ces effets.

Si on ne contre pas immédiatement les glissades, il pourra prendre de la vitesse tout en frottant le cerceau par terre et se mettre à tourner au sol.

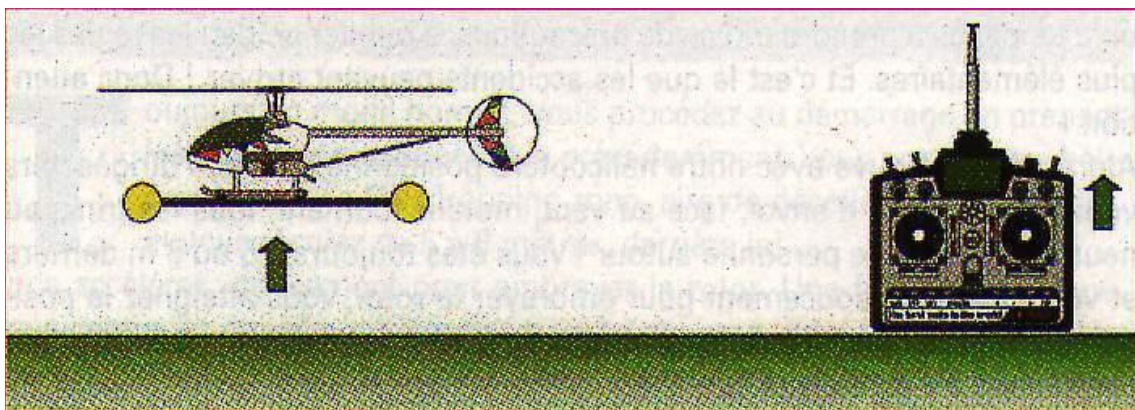
Dans ce cas, pas de panique, n'hésitez pas à ralentir le moteur pour vous reposer. Vous stoppez le rotor, vous repositionnez l'hélico et vous pourrez remettre ça ! C'est la raison pour laquelle il faut faire ça sur un espace dégagé !

Tout va bien ? Alors continuons !



Corrections à faire avec le manche de cyclique latéral :

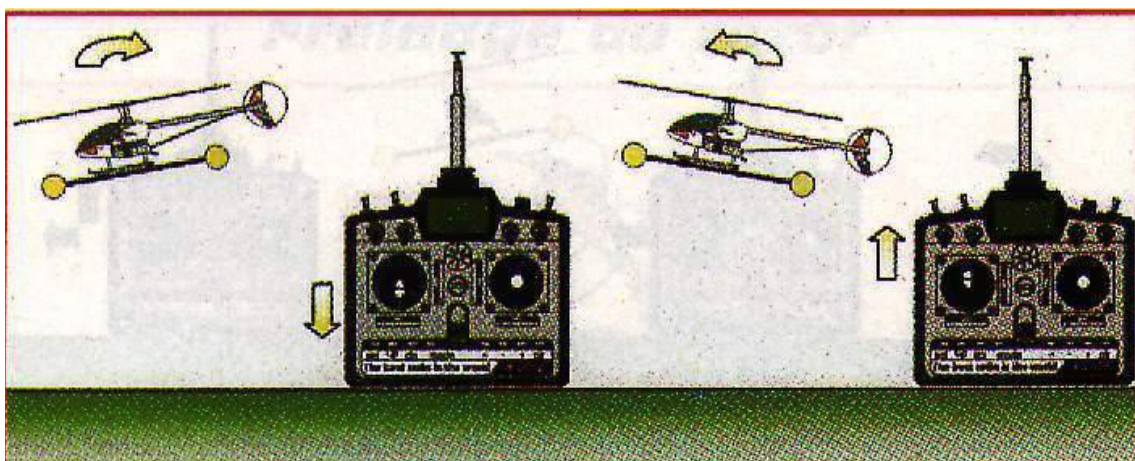
- ✓ S'il part à gauche, il faudra corriger un peu à droite avec le manche de cyclique latéral ou ailerons.
- ✓ S'il part à droite, il faudra le corriger à gauche. Dès que l'hélicoptère se retrouvera à plat, il faudra remettre au neutre le manche de cyclique latéral.



Premier stationnaire à 20 cm du sol environ.

Il faut accélérer doucement jusqu'au décollage. On réduit un peu les gaz, dès que l'hélicoptère est monté à 20 cm du sol.

On contrôle les attitudes. L'hélicoptère est horizontal, tout va bien...



Corrections à faire avec le manche de cyclique longitudinal :

S'il part en avant, il faudra tirer un peu le manche de cyclique longitudinal, ou profondeur. S'il part en arrière, il faudra le pousser un peu. Dès que l'hélicoptère se retrouvera à plat, il faudra remettre au neutre le manche de cyclique longitudinal.

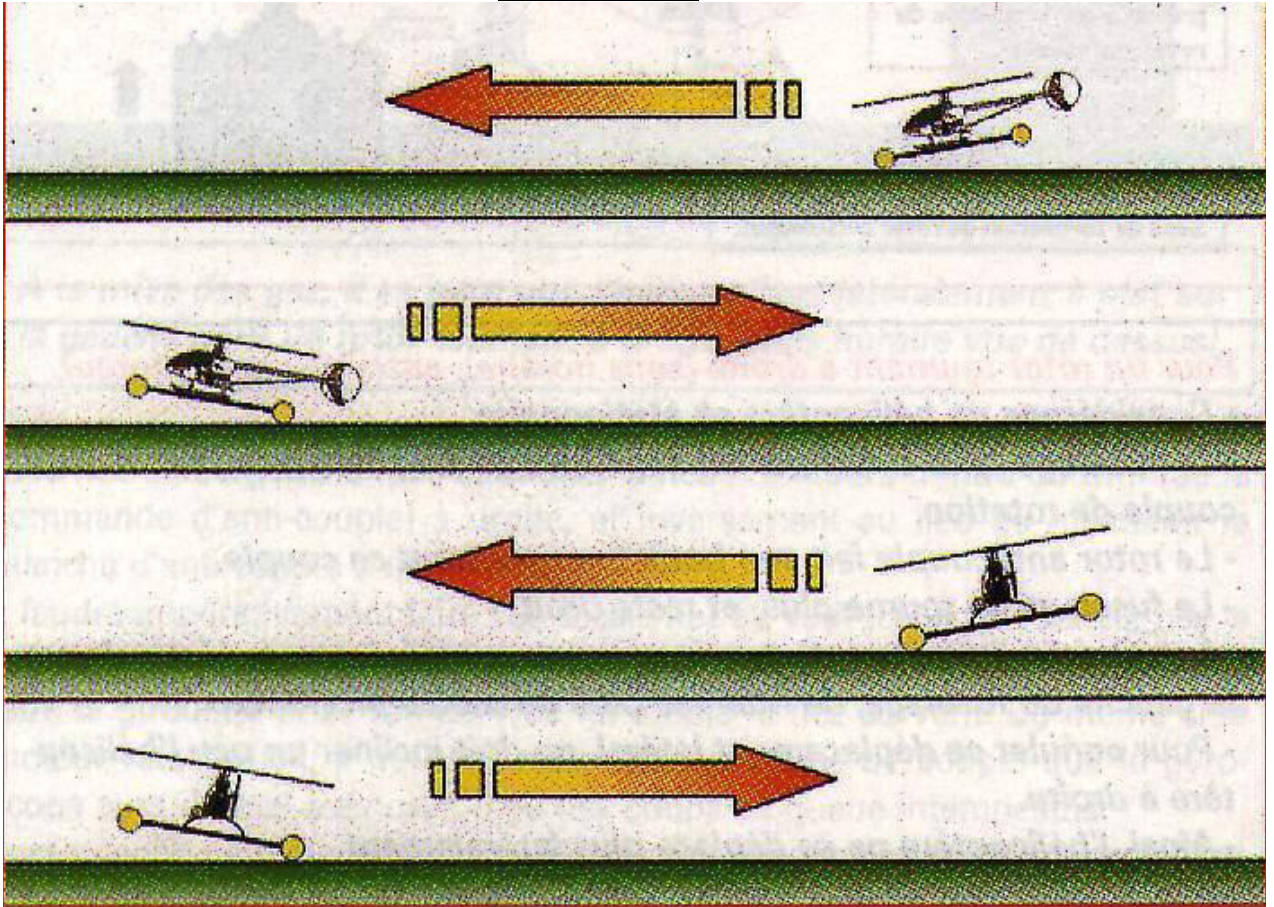
Allez, encore un cran de gaz .... Et joie, il vole ! Bon. Dès qu'il a atteint 10 cm d'altitude, rebaissez d'1 cran ou 2 les gaz pour ne pas aller plus haut ! S'il redescend, laissez-le faire ! S'il se stabilise, laissez-le faire aussi ! S'il continue à monter, baissez encore les gaz doucement. Tout ceci est à faire en essayant de contrôler l'inclinaison latérale ou longitudinale (il faut le remettre à plat) et le lacet (la queue toujours pointée vers vous).

Mais pour le lacet, vous ne devriez pas avoir trop de soucis, le gyro devrait faire son office normalement! Lorsqu'il ne touche plus le sol, il n'y a pas plus «d'obstacles » pour ralentir ou freiner ses envies de glisser.





Prises de vitesse



Dès que l'hélicoptère sera incliné, il prendra de la vitesse dans le sens de l'inclinaison, quel que soit l'altitude... Il faudra donc veiller à le remettre à plat à chaque instant...

**IMPORTANT** : Donc les ordres aux manches devront arriver sans délais sinon l'hélicoptère pourra prendre rapidement de la vitesse en glissade.

### 8.2.2 Ralentir lentement

Si jamais vous ne savez plus dans quels sens mettre les manches pour corriger, ou si vous contretez dans le mauvais sens (ce qui amplifiera la déviation), pas de panique. Vous baissez lentement les gaz de quelques crans pour le reposer, il n'est pas bien haut et le cerceau fera son boulot.

Là aussi, et plus que tout à l'heure, si les corrections aux manches ne sont pas appliquées dans le bon sens, votre hélicoptère pourra prendre de la vitesse encore plus rapidement (puisqu'il ne frottera plus sur le sol.). Dans ce cas aussi, n'insistez pas, ralentissez le moteur pour le poser. N'essayez pas au début de vouloir le ramener en vol s'il s'est trop éloigné ! Suivez-le s'il s'éloigne de vous, ou reculez s'il se rapproche !

**Important** : Il faudra s'habituer rapidement à ne pas couper les gaz brutalement, car notre joujou risquerait de retomber un peu sèchement ! C'est pour cela qu'on a mis un pas de 0° en mini, pour éviter si vous coupez les gaz violemment de visser votre hélicoptère par terre ! Il redescendra doucement quand même.



Allez, n'insistez pas trop pour une première fois, atterrissez et coupez le moteur. Il est temps de souffler un peu et de réfléchir à tout ce qui vient d'arriver de nouveau !

Le mois dernier, nous avons vu ensemble les derniers réglages à peaufiner sur le terrain avant le premier vol et la façon d'effectuer le tout premier "saut de puce" en stationnaire .... Ce-mois-ci, on s'aventure un peu plus haut...



### 8.2.3 Premières impressions

Bienvenue dans le monde des pilotes d'hélico !

Après ces intenses émotions, il est temps de faire un premier bilan sur les premières impressions du pilotage.

Pour résumer, on peut dire que lorsque l'hélicoptère sera à la limite du décollage, il faudra essayer de régler les trims pour éviter les glissades importantes. On s'apercevra rapidement que ces glissades pourront se faire d'avant en arrière ou latéralement, voire les 2 ! De plus, il pourra tourner sur lui-même !

Tachez de garder la queue de la machine pointée vers vous, et évitez lors des glissades de trop vous éloigner de votre zone de décollage. N'hésitez surtout pas à stopper le rotor après avoir mis le moteur au ralenti (avec les précautions décrites plus haut) et à ramener votre machine sur son aire de départ, qui doit être parfaitement dégagée de tout obstacle. N'hésitez pas non plus à vous déplacer légèrement pour vous repositionner derrière la machine.

Dès que ces trims seront à peu près réglés (ne pas s'éterniser là-dessus !), on pourra procéder au décollage, dans une position légèrement inclinée (à droite si le rotor tourne à droite, et à gauche si le rotor tourne à ... gauche !)

Essayez de décoller d'un coup (2 crans de plus), en étant prêt à baisser les gaz pour éviter qu'il ne monte de trop.

Il ne faudra pas dépasser une altitude de l'ordre de 20 cm environ, dans un premier temps. Coupez les gaz lentement, cran par cran si tout va mal.

Ne vous inquiétez pas, l'hélicoptère ne partira pas sur la tranche ou ne piquera pas violemment du nez s'il n'y a pas d'actions intempestives sur les manches. Une fois les trims à peu près réglés, on y reviendra presque plus.

Les ordres ne devront pas dépasser plus de 5 mm de course aux manches environ et surtout ne devront pas être maintenus, sauf s'il persiste à s'incliner dans un sens ou dans l'autre.



Si après une correction, en relâchant le manche l'hélicoptère repartait dans la même glissade, c'est le trim de la commande correspondante qu'il faudra re-régler (d'un cran ou deux). Ou alors, en cas extrême, c'est un mauvais retour au neutre d'une commande, ou une chape qui force, ou le vent...

### 8.2.4 Situation catastrophique

Surtout, il faudra éviter la situation suivante: "Je suis seul dans mon coin. J'accélère pour le décollage... L'hélicoptère décolle... (iiii vole... pense-je la voix chevrotante !). II commence à glisser latéralement sur la gauche et part en marche avant... Je ne sais pas quoi faire, alors je ne fais rien... (j'ai peur de casser, j'ai peur de casser, j'ai peur de casser... !). Bien sûr, l'hélico continue à monter en avançant en crabe... II s'éloigne et prend régulièrement de l'altitude... (aïe aïe aïe... !). Tout d'un coup, je réagis avec un rictus démoniaque en cabrant à fond parce que c'est la première chose qui me vient à l'esprit... Et je me goure de sens avec le cyclique latéral... Ce qui fait que l'hélico cabre de manière intempestive et commence à se retourner sur la tranche gauche... La panique m'a envahie depuis un moment, je crois couper les gaz et j'accélère à fond ...L'hélico fait un demi-tonneau à 20 m d'altitude, et pique vers le sol... comme un Stuka prêt à bombarder... Je coupe les gaz à fond dans un élan de désespoir... Explosion atomique avec projections d'éclats... !"...

Si vous croyez que j'exagère, détrompez-vous ! C'est presque ce qui est arrivé à un ami qui n'avait fait que du voilier et qui voulait se mettre à l'hélico... Bon !

J'exagère un peu, quand même. Mais pensez-y.

N'attendez surtout pas le dernier moment pour faire les corrections. Mais les ordres brusques avec les manches dans les coins seront à bannir ! Appliquez-les doucement mais sûrement.

Ne vous laissez pas dépasser par les événements. Respirez un grand coup et soyez calme. S'il veut trop monter, baissez le régime lentement mais sûrement. S'il s'incline, corrigez l'attitude. N'attendez pas !

Par contre, si vous êtes seul et si dès le départ, vous ne vous le sentez pas, n'insistez pas ! Si la trouille vous noue les tripes, si vos doigts tremblent sur les manches, si la sueur qui perle de votre front masque votre champ de vision, si le bruit de castagnettes que vous entendez depuis un moment n'est pas un défaut du pot d'échappement du moteur ni la visserie qui commence à se faire la malle dans les pales du rotor, mais bien vos genoux qui s'entrechoquent, arrêtez tout !

Arrêtez le café, détendez-vous en pensant à autre chose, commencez à fumer... faites du yoga, mais n'insistez pas ! Contactez un club et faites-vous absolument aider par un moniteur. Vous n'y arriverez pas tout seul !

### 8.2.5 Ordres, contrordres...

Si par exemple on donne un ordre à droite pour stopper une glissade sur la gauche, l'hélicoptère s'inclinera à droite jusqu'à ce qu'il ralentisse et stoppe sa glissade. II faudra absolument à ce moment là, donner un petit ordre en sens inverse, à gauche donc, pour repositionner l'hélicoptère à plat.

Valable aussi pour les glissades avant ou arrière. Repositionnez l'hélicoptère à plat dès que la glissade est terminée.

### 8.2.6 Comparaison

On peut se rendre compte maintenant que le pilotage d'un hélicoptère en stationnaire s'apparente un peu à la tenue d'une bille sur une assiette ! Si, si ! Essayez pour voir!



On s'aperçoit que lorsque la bille commence à rouler dans un sens, il faut contrer son élan par une inclinaison de l'assiette dans l'autre sens, et remettre de suite l'assiette à plat pour éviter qu'elle ne reparte dans le sens de la correction.

Et bien le pilotage de l'hélicoptère ressemble assez fortement à ça... dans le principe ! Car vous ne faites pas voler une bille et vous n'avez pas une assiette en guise d'émetteur.

D'ailleurs, je vous propose de construire un petit simulateur économique reprenant ce principe.

Toutes ces actions devront être assimilées avant de prendre plus d'altitude et de passer à une étape suivante.

### 8.2.7 Fatigue nerveuse

Au début, vous essaierez ces petits décollages par périodes de 1 à 2 minutes, entrecoupées d'arrêts du moteur pour éviter la fatigue nerveuse et évacuer le stress (et aussi pour laisser refroidir le moteur qui est en rodage s'il est neuf !).

En effet, le pilotage d'un hélicoptère demande une concentration à 100 % et comme vous êtes en période de découverte, il ne faudra pas insister au début en voulant vider un réservoir complet.

Remarque : Vous êtes en train de vous apercevoir qu'il faut piloter les 4 fonctions presque simultanément ! Ben ouaip ! C'est ça l'hélico, quoi !

Le débutant risque d'être perdu et d'avoir l'impression qu'il y a trop de commande à corriger à la fois ! En effet, contrairement à l'avion, il faudra corriger tous les axes, presque à la fois pour stabiliser notre hélicoptère. Au début, on donnera les ordres les uns après les autres (cyclique latéral d'abord, puis cyclique longitudinal). Mais avec l'habitude, ça s'assimile parfaitement, et ça deviendra un réflexe conditionné (en conduisant votre automobile, vous débrayez, passez les vitesses, contrôlez la trajectoire avec le volant et mettez le clignotant en même temps, non ?).

Il risquera au début de se produire un phénomène de paralysie des doigts et du cerveau (!), car on est tellement concentré à ce qu'on fait qu'on peut ne plus pouvoir réagir et se bloquer (blocage psychologique). Donc, je le répète, allez-y par périodes de 1 à 2 minutes maximum la première fois.

Par la suite, tout dépend de vous, vous pourrez faire des petits vols de 5 minutes non-stop si tout se passe bien.

Toujours penser à ce que personne ne se trouve autour ou sur la trajectoire du bestiau et vous à distance de sécurité. Maintenant vous devriez savoir pourquoi. Petit à petit, vous vous habituez à démarrer votre hélicoptère et à le décoller de 10 cm environ jusqu'à 50 cm d'altitude sans trop de panique. Les corrections deviendront presque des réflexes, et seront de plus en plus sûres. La confiance commencera à arriver.