

"plumcake"

MICRO 35

Ce modèle, qui succède au micro 35 déjà décrit dans les cahiers du CERVIA (n°6), reprend la technique que j'utilise sur mes F1D, à savoir une aile positionnée en "flèche" favorisant ainsi le vol en spirale, l'aile gauche freinant en appui, la droite en accélération. La théorie de base l'explique et ça a l'air de marcher. Mais une flèche de bord d'attaque recule le centre de poussée par rapport à l'emplanture et il se crée, de ce fait, une certaine propension à la torsion négative. Il faut en tenir compte. C'est pour cela que la cabane n'est pas centrée afin que le hauban maintienne mieux le B.A. droit. Même et surtout quand le couple de torsion de l'écheveau- moteur se répercute sur la voilure par l'intermédiaire des mats, l'aile extérieure doit rester neutre.

Autre particularité, l'empennage. Le modèle 98 avait l'empennage posé sur le "boom" et la dérive devant. Le modèle 99 suit la mode. Le stabilo se monte sur mats sous la poutre et son incidence s'ajuste plus facilement à l'aide de petits tubes de papier japon que l'on aura collé sur les longerons avec l'inclinaison voulue pour assurer le tilt. La dérive reprend sa place naturelle en queue avec une très légère attaque à gauche.

Dans les petites salles, si l'axe, les vrillages et la dérive ne sont pas suffisants, la spirale requise sera obtenue en désaxant le "boom" par déport du tube de fixation des poutres avant et arrière.

L'hélice, identique au micro 35 96 mais avec un pas de base légèrement supérieur -540 - utilise un système antique. C'est un vieux système anglo-canadien à barre de torsion. Le couple de l'écheveau remonté vrille l'axe moteur

Jean Francis FRUGOLI

M.A.C. MARSEILLE

puisque les pales sont en appui, inclinant de ce fait le levier qui entraîne les "actuateurs" dans son mouvement, augmentant ainsi l'angle d'attaque qui revient en position initiale sur les limiteurs de pas au fur et à mesure que le couple du moteur diminue. OUF!...

Ce système est rustique et il faut le considérer comme ralentisseur de vitesse de rotation en début de déroulement que d'une vraie mécanique réglable régulant la vitesse de l'hélice avec précision, mais c'est facile à fabriquer. La distance entre le point fixe sur le tube central et le levier (soigneusement soudé au minimum), détermine la résistance à la torsion requise. Les essais en atelier sont recommandés.

Si ce système rebute, l'hélice à pas fixe convient également très bien avec l'avantage de la légèreté (0,085/0,09 g). En ce cas il faut positionner l'aile à 28 m/m du palier avant au lieu des 25 m/m indiqués sur le plan. A prévoir également en cas de partie arrière un peu trop lourde.

Les dimensions mentionnées sur le plan ne le sont qu'à titre indicatif. Si l'on utilise du bois fourni par les Anglo-Américains, il faut les adapter aux mesures en inches. Et ne pas oublier que deux modèles pareils ne sont pas identiques et la touche personnelle prépondérante.

Goutez au Plumcake, c'est du bon gâteau, juste un peu lourd, et ce ne sera pas pour des prunes. Bons vols !

J.F. FRUGOLI

CALENDRIER des CONCOURS

FRANCE:

12 DECEMBRE 1999 - PESSAC (33)
ASCPA - Salle Roger VINCENT 02 38 63 49 57

19 DECEMBRE 1999 - ORLEANS (45)
F1M, M35, Ste Formule, F4, Pistachio, J.DELCROIX
0238634957.

16 JANVIER 2000 - ANDARD (49)
10^{ème} Anniversaire de la Section Aéromodéliste de
l'Association "Le Tiers-Temps Andard-Brain". B.MORICEAU
0241804491.

23 JANVIER 2000 - VITRY sur SEINE (94)
Gymnase M. Thorez 2, Av. Henri Barbusse, Edmond ROCH,
40, rue Vergniaud 75013 PARIS - 0145891516.

PAYS-BAS :

28 Décembre 1999 - ENSCHEDE
F1M et Ste Formule et concours des jeunes: Moustique,
Bostonian, Wortel, Pylon Race et modèles comparables.
Contact: Ebele SCHOUWSTRA Vijverlaan 6 NI 7553 CA
HENGLO (NL).

ITALIE :

23 JANVIER 2000 - FLORENCE
9^{ème} FLORENCE INDOOR OPEN INTERNATIONAL
(+39)055221625. Voir annonce dans le Cahier
15 pages 259 et 280.