

# ***IMPLICATIONS de la NOUVELLE REGLEMENTATION F1D sur la CONCEPTION des MODELES***

FORUM VOL LIBRE 2000

DOCUMENTATION de la BRITISH MODEL  
FLYING ASSOCIATION ( B.M.F.A. )

COMMUNICATION PRESENTEE  
par Bob BAILEY \*

## **ORIGINES :**

1953 était le 50<sup>ème</sup> anniversaire du premier vol des frères Wright.

En Février de cette année, Lord Brabazon of Tara donna lecture à la Société Royale Aéronautique de l'histoire du premier vol. A cette occasion, Reg Parham fit une démonstration d'hélicoptère.

Une répétition de cet exposé, au RAE de Bedford, à la demande de Sir Arnold Hall, en Novembre 1953, permit d'obtenir Cardington pour le vol de modèles réduits, via l'éditeur d'Aéromodeller, Cyril Rusbrooke. Malheureusement, Cardington fut alors utilisé pendant 6 ans pour les investigations relatives à la catastrophe du Comet, et resta indisponible pour le vol de modèles réduits.

Une proposition hongroise de 1959 pour la reconnaissance d'une classe F.A.I. indoor déboucha sur un règlement donnant les spécifications du modèle : 90 cm d'envergure, sans limitation de masse minimale.

## **REGLES :**

Le meilleur des 3 vols servait à établir le classement de la rencontre. De plus, il était permis de diriger par ballon, mais les règles furent formalisées en 1963, autorisant seulement 2 guidages de 10 secondes chacun.

## **PREMIERS CHAMPIONNATS DU MONDE :**

Ils se tinrent à Cardington, après que la C.I.A.M. ait renoncé à une offre hongroise présentée en 1960.

L'expertise technique était alors bien établie :

- Le modèle de Phil Reid pesait environ 1,1 g.
- Max Hacklinger vola en pratique 44'20 ( pour une prévision de 45' ).
- Joe Bilgri devint le premier champion du monde avec un meilleur vol de 37'49.

Les règles F.A.I. actuelles en matière de classement, établi en retenant les 2 meilleurs vols sur 6 tentatives, furent fixées en 1963.

\* antérieure aux modifications CIAM Mars 2000

## **EVOLUTION DE LA SPECIFICATION :**

Les grandes boîtes nécessaires au transport des modèles causaient de sérieux problèmes en matière de transport, justifiant une proposition australienne de réduction de l'envergure à 65 cm. Cette règle fut appliquée aux championnats du monde, à Rome en 1968, remportés par Jim Richmond (U.S.A.)

Jiri Kalina gagna en 1970, dans la mine de sel de Slanic ( Roumanie) avec un modèle pesant moins de 0,6 g.

Les championnats du monde de 1972, à Cardington, virent la masse minimale fixée à 1 g, et la seconde victoire de Jim Richmond, volant avec son modèle DAMGRAM.

Ce fut la spécification en usage, qui a duré presque 30 ans. Seul le règlement F1A a duré plus longtemps.

## **POURQUOI CHANGER :**

Il y a un déclin du nombre de compétiteurs dans les pays européens, comparé aux U.S.A. qui disposent d'un plus grand nombre de sites utilisables pour le vol indoor, avec de nombreux participants comme en témoigne la multiplicité des classes aux championnats américains.

Les règles actuelles exigent les meilleurs matériaux possibles pour atteindre la masse objectif de 1 g avec les concepts modernes de fuselage long. Toutefois, la meilleure qualité de bois à 4 lb/ cu ft est devenue récemment presque impossible à se procurer. Elle ne peut pas être produite par la plupart des modélistes, puisqu'une technique spéciale est requise pour trancher la fine planche de quarter grain à une épaisseur d'environ 0,33 mm. De plus, l'approvisionnement en bonnes solutions de microfilm est maintenant moins prévisible.

Enfin, dans la plupart des pays, il y a déflation des sites de vols.

Préserver la classe F1D est la priorité absolue. L'éditeur d'Indoor News and Views (INAV ) nota la nécessité d'une action rapide en ce sens dans son article sur les championnats du monde 1998.