

section du caoutchouc. L'hélice restait donc le plus souvent en petit pas.

3. Bernard fut globalement satisfait de ces nouvelles règles, le résultat étant une machine volante plus pratique avec une performance à adapter.
4. Le réglage à Cardington avec un modèle de 8,5 inches de corde, recouvert de film plastique Y2K était O.K, à part une perte de vitesse à un angle de montée très rapide au couple maximum.

EFFETS ATTENDUS D'UN NOUVEAU DESSIN DU MODELE :

La figure 2 montre un F1D typique « état de l'art » pour comparaison avec un modèle conforme aux nouvelles règles.

Corde d'aile : les règles en cours conduisent à des cordes comprises entre 7 et 9,5 in. Généralement les cordes les plus importantes sont supérieures en compétition.

Les nouvelles règles conduisent à une réduction de la corde. Les prévisions de Bernard Hunt indiquent qu'une corde de 8 in. est optimum ; la réduction des proportions conduit à une déflexion accrue du soufflé de l'hélice sous le stabilisateur avec une perte d'efficacité plus grande

Longueur de fuselage : il est improbable qu'elle soit beaucoup modifiée en raison de la réduction des proportions.

Hélice : il faut s'attendre à une réduction significative du diamètre en raison de la faible allocation de caoutchouc.

Envergure du stabilisateur : peut être agrandie jusqu'à l'envergure maximale autorisée, en fonction de la position visée pour le C.G. Généralement le C.G. devrait être aussi reculé que la stabilité le permet.

Poutre moteur : la longueur sera probablement déterminée par la position du mat arrière puisque le crochet arrière sera probablement avancé davantage.

Le diamètre de la poutre peut être réduit pour favoriser sa torsion par le couple moteur et induire ainsi plus de vrillage positif à l'aile.

Haubanage de l'aile : les opinions seront différentes à ce sujet, mais l'option couramment préférée au Royaume Uni est de ne pas haubaner. C'était d'ailleurs déjà le cas de l'équipe senior à Slanic en 1998.

Construction : la sélection du bois n'est pas tout à fait aussi critique qu'avec les règles en vigueur ; les modèles seront plus robustes et le recouvrement en film plastique très fin peut devenir une option possible aussi bien que le microfilm. Ce dernier peut être plus épais que ce qui est idéalement requis pour les modèles conforme à la réglementation applicable jusqu'à fin 2000.

B. BAILEY

