

COUPE DU VIN ROUGE 20. Mai 2006, Saalflug

Ergebnisse

1. Martin Meyer	Riegelsberg	6.45	6.24	6.53	6.49	6.58	6.57	13.55
2. Jürgen Luxenburger	Dillingen	6.45	6.44	6.54	6.58	6.56	6.02	13.54
3. Alfred Klinck	"	6.52	7.00	6.50	6.49	6.48	6.37	13.52
4. Uwe Bundesen	Offenburg	6.51	6.55	6.43	6.43	6.54	-	13.49
5. Helmut Seiwert	Dillingen	6.20	6.12	6.57	6.16	6.49	6.15	13.46
6. Edmond Roch	Paris	6.39	6.44	6.19	6.59	6.33	6.43	13.43
7. Hein Meiers	Kirkel	6.28	6.35	5.25	6.39	6.41	7.00	13.41
8. Ekkehard Viezens	Braunschweig	4.05	4.45	6.32	6.39	6.23	6.59	13.38
9. Hans-Jürgen Wolter	Dreieich	3.34	3.49	4.05	-	-	-	7.54
Jugend:								
1. Simon Sommer	Dillingen	6.37	6.28	6.54	6.54	6.12	6.54	13.48
2. Nils Meyer	Riegelsberg	6.20	6.50	6.58	6.39	6.31	6.30	13.48
3. Michael Blass	"	4.00	6.50	2.47	6.25	6.56	6.49	13.46
4. Dominik Röder	Dillingen	5.27	5.30	4.55	6.14	6.34	6.23	12.57

Le concours a commencé vers 10 heures. Quatre concurrents avaient fait beaucoup de chemin pour voler avec nous, ils étaient les premiers dans la salle ! Les vols se sont déroulés avec très peu de mouvements d'air. Par moments, il y avait trois modèles en même temps directement sous le plafond, mais aucune collision. Edmond Roch volait avec un Micro 35 qui ne toucha jamais le plafond pendant les 7 minutes ! Il a fait des démonstrations de son modèle télécommandé réalisé à partir de XTwin (voir page 1052 et 53 - JC), dont il avait récupéré la partie électronique. Il volait seulement un peu plus vite que les indoors à gomme ! Echos positifs à la règle des 7 minutes et à la qualité de notre salle.

Merci aux amis qui m'ont aidé pour ce concours.

Alfred Klink

Rappelons que ce concours original consiste à faire des vols de 7 minutes, les secondes excédentaires, s'il y en a, étant déduites des 7 minutes. JC

Test de moteurs JC

Le modéliste finlandais Tapio Linkosalo a testé de très nombreux moteurs de Wakefield pris dans 33 coulées différentes ! Il a donné ses résultats dans **INAV** il y a quelques mois. C'est un très gros travail avec calcul de la correction thermodynamique pour tenir compte des différences de température entre les essais. Sans entrer dans les détails, il confirme que les livraisons successives de l'ancien Tan II présentaient des différences sensibles. Par contre les différences dans une coulée sont faibles (99 % des moteurs ne diffèrent que de moins de 1%) ce qui semble contredire d'autres essais anciens.

Mais il montre surtout que le Tan Super Sport, s'il est inférieur de 7 % au Tan II le plus exceptionnel, ne l'est que de moins de 3 % par rapport au Tan II moyen pour des valeurs de restitution d'énergie qui sont proches de ce que j'avais mesuré d'une façon assez sommaire en faisant des essais en traction. Donc, s'il n'est pas exceptionnel, ce caoutchouc n'est pas la catastrophe que certains avaient annoncée, d'autant plus qu'il semble homogène et peu cassant.