

F1 D sans haubans

de MIKE H. GREEN

Je dois signaler aux lecteurs des Cahiers du CERVIA que ce modèle est une version du F1 D "No Bracing" (Sans Haubans) dont l'original a été dessiné par Bernard HUNT. Il en suit le contour général avec quelques modifications.

Il a été conçu pour la compétition à Flémalle. En fait, bien que j'ai construit deux exemplaires pour le meeting de 1994, je n'ai pas eu assez de temps pour devenir "expert" en cette discipline. Mes essais dans le microfilm se sont terminés en catastrophe!

La cellule achevée peu de semaines avant le concours, que faire? J'ai eu donc envie de participer à cette compétition pour gagner de l'expérience. Mes calculs m'ont dit qu'un recouvrement en polymicro serait pratique.

Au commencement, le modèle pesait 1,7 g., mais aux essais il a été évident que l'aile n'était pas assez rigide et il m'a fallu utiliser de la cyano sur les panneaux intérieurs de l'aile, dans la salle du concours. Malheureusement, le poids a augmenté (2g.), mais le résultat était bon et le modèle a volé sans problèmes. Cependant, je n'ai pas disposé de suffisamment de temps pendant le concours pour pouvoir déterminer le caoutchouc optimum. Mais Bernard HUNT m'a dit sérieusement qu'un tel modèle avait la possibilité de faire des vols de 30 minutes dans une grande salle comme Cardington.

Après Flémalle, j'ai fait voler ce modèle à Cardington, mais à cause de l'humidité de notre climat, l'aile m'a causé plus de difficultés.

A ce meeting, Bernard, notre expert en F1 D, m'a donné de bons conseils et quelques astuces.

Il est absolument essentiel d'avoir du balsa suffisamment rigide pour un modèle sans haubans (Bernard a du très bon bois); il faut donc ne pas avoir peur d'augmenter l'épaisseur des BA et BF de l'aile, si on manque de bois assez rigide. Rappelons que du balsa de densité de 7 lb par pied cube correspond à 0,1124 g/cm³.

Contrairement à l'habitude, l'incidence de l'aile doit être telle que l'aile gauche doit être montée un peu négative et l'aile droite un peu positive (ça ne semble pas logique!). Grâce à l'aéro élasticité en vol, les incidences deviennent "normales". Donc l'aile droite n'a pas tendance à piquer et l'aile gauche devient un peu positive, comme il faut.

Il y a quelques mois, Laurie BARR a proposé une classe ressemblant au F1 D, mais avec une masse de cellule minimum de 2 g. Intéressant! On verra.

M. GREEN

Ont contribué à la réalisation
de ce numéro

Jacques CARTIGNY, Jean DARMOIS,
Bernard DELHALLE, Roger DEMOYER,
Jean-François FRUGOLI, Yannick GRANGE,
Mike H. GREEN, Daniel HARTSTEIN,
Fernand VAN HAUWAERT,
Francisco JIMENEZ GAMEZ,
Peter KELLER, Jean-Marie MELICE,
Alain PARMENTIER, Jonas ROMBLAD,
François YRONDE,

