

Aile Rogallo électrique indoor

de Jean-Marie BOUR

Ce modèle est propulsé par un moteur Kenway KR1 réducté avec KR1-PK (rapport 3,7/1), alimenté par une batterie de 2 éléments de 50 mA.Sanyo jaunes. Le moteur entraîne une hélice plastique de 130 mm.

- le fuso : poutre creuse balsa 10/10 renforcée à l'intérieur à l'AV et à l'AR et au droit du mât. Hauteur au maître-couple = 15mm; largeur constante = 7,5 mm.

- stab. et dérive en structure balsa 2x2 entoilés condensateur (gouvernes réglables).

- le mât : 2 flancs en balsa 10/10 chevauchant le fuso à sa base (réglable sur la longueur du fuso); largeur intérieure : en haut 3,5mm, en bas 7,5 mm. Le mât est renforcé en haut par une pièce en ctp ou bois dur taraudée pour la vis à glissière.

- aile : longeron central, baguettes marginales et barre transversale en balsa 3x3. Barre renforcée au droit de la glissière par ctp 4 ou 5/10. Le déplacement latéral de cette barre - par rapport au longeron central fixe - permet d'augmenter la portance, à droite ou à gauche, de la voilure (voir détail A sur plan).

La voilure est en polypropylène de 3 ou 4 microns, non tendu au bord de fuite pour permettre le gonflement de la voilure.

Ce revêtement est collé à la colle contact diluée sur le longeron central et sur les baguettes marginales. Sur mon modèle le revêtement a été préalablement froissé.

Le prototype pèse 24 g en état de vol (avec crosse pour couper le courant à l'atterrissage).

Le chargeur est constitué simplement par 3 piles LR14 de 1,5 volts (4,5 V. au total). Le temps de charge ne doit pas dépasser 60 secondes. Prévoir, bien entendu, des fils de charge sur les accus 50 mA. A titre indicatif, on trouve ceux-ci, ainsi que l'hélice, chez Modélavia.

Le moteur peut être commandé chez :

KENWAY MICRO-FLIGHT
P.O BOX 889
HACKETTSTOWN N.J.07840
U.S.A.

J.M. BOUR

(suite de la page 196)

VERS UNE EVOLUTION DE LA FORMULE F1D ?

On sait qu'une réflexion est engagée depuis quelque temps sur l'opportunité, ou non, de modifier la réglementation actuelle. Notamment il apparaît que la réduction de 65 à 55 cm de l'envergure, pourrait constituer une modification susceptible de permettre un transport plus aisé des modèles en bagage cabine avion. Actuellement, le traitement automatisé des bagages de soute dans les aéroports a souvent des conséquences destructrices sur les modèles ainsi transportés.

Pour ce qui concerne les pratiquants français, un large consensus s'était dégagé sur cette orientation. Les contacts pris à SLANIC avec l'équipe britannique ont permis de constater que des réflexions étaient également en cours sur l'évolution de la réglementation actuelle. Les Hongrois, de leur côté, ont avancé une triple proposition (55 cm

d'envergure, masse de 1,2 g, moteur limité à 0,5 g).

On peut espérer qu'une révision de la réglementation en vigueur interviendra. Les raisons militent en faveur d'une réduction de l'envergure ont été signalées plus haut. Conjuguée avec une augmentation de la masse à 1,2 g, cela devrait se traduire par des modèles plus solides, plus faciles à construire et moins performants. Ce dernier point est important, car peu de sites ont des dimensions compatibles avec le niveau de performances que peuvent atteindre les F1D actuels. Au surplus, la raréfaction de certains matériaux (balsa de haute qualité, microfilm) ne peut que conduire à une impasse en terme de renouvellement des pratiquants de la catégorie F1D.

Aussi le Sous-Comité de vol libre d'intérieur a-t-il suggéré à la F.F.A.M.- qui a marqué son accord -de présenter à la prochaine réunion de la C.I.A.M. deux propositions de modifications: réduction de l'envergure à 55cm et fixation de la masse minimale à 1,2 g.

Ont contribué à la réalisation de ce numéro
Jean-Marie BOUR, Jean-Claude BOURDEAUD'HUI, Jacques CARTIGNY,
Robert CHAMPION, Yannick GRANGE,
Fernand VAN HAUWAERT, Peter KELLER, Paul MASSET,
John TIPPER.