

ORIGINE DE LA NOUVELLE REGLEMENTATION F1D :

Une réduction de l'envergure à 55 cm a été discutée pendant un certain temps et Andras Ree (Hongrie) a fait voler, pour comparaison, un modèle conforme aux données ci-après. Un questionnaire transmis à toutes les équipes présentes aux championnats , à Slanic en 1998, a démontré un fort support pour cette proposition .

NOUVELLE REGLEMENTATION

Masse cellule minimum : 1,2 g

Masse moteur maximum : 0,5 g

Application : 1 er Janvier 2001

OPINIONS GENERALES SUR CES MODIFICATIONS :

Avant que les nouvelles règles ne soient introduites

Les modélistes américains « top niveau » étaient contre les modifications, mais une enquête dans INAV en 1997 montrait que 57% d'entre eux étaient en faveur d'une réduction de l'envergure. En comparaison, les modélistes européens reconnaissaient le besoin d'une modification et étaient prêts à l'accepter.

Après l'introduction des nouvelles règles

Les modélistes américains n'étaient pas satisfaits des modifications ; leur position auprès de la CIAM n'avait pas été prise en compte, les termes de leurs solutions alternatives – aussi positives qu'elles pussent être - n'avaient pas été perçues clairement. Le délégué U.S. fut mis en minorité de façon décisive à la CIAM lors de l'adoption des nouvelles règles.

La modification du règlement fut généralement ressentie avec dépit aux U.S.A. , en raison de la domination américaine aux championnats du monde.

Il y eut quelques correspondances e-mail passionnées entre le Royaume-Uni et les Etats-Unis. Par exemple, les discussions concernèrent la possibilité de construction de biplans, comme pour la catégorie américaine Pennyplane.

Merci beaucoup, personne ne souhaitait cela !

L'EXPERIENCE PRATIQUE A CE JOUR :

Steve Brown (3 fois Champion du Monde)

La figure 1 montre un modèle conçu par S. Brown. Voici ses observations :

1. Le modèle vole aussi lentement qu'un F1D de 65 cm d'envergure en raison de sa faible charge alaire.
2. Steve a choisi de ne pas utiliser de poutre arrière démontable, si bien qu'il n'y a pas de réduction de taille.
3. Il estima que la nouvelle réglementation pourrait conduire des modélistes à construire des fuselages plus courts donc moins encombrants.
4. Steve convint que les modèles étaient plus faciles à construire, mais pas à régler.
5. La faible masse de caoutchouc autorisé introduit des difficultés pour faire des moteurs exactement au poids souhaité.
6. L'utilisation d'un fort couple pour gagner de la hauteur entraîne des perturbations du vol, tels que tonneaux, non encore résolus.
7. Une variante ultérieure utilisait une poutre moteur de plus petit diamètre pour induire , par torsion de celle-ci à fort couple, un gauchissement de la voilure. En plus, le déport de l'aile était réduit de 1,5 à 1 pouce.
8. La hauteur atteignable avec le caoutchouc limité était d'environ 40 m. Un couple maximum est par conséquent requis dans des sites à haut plafond comme Cardington ou Slanic.
9. Le meilleur vol réalisé fut de 29' environ.
10. Les hélices à pas variable furent essayées, mais aucun avantage significatif ne fut dégagé. Les problèmes avec le fort couple éliminaient tout avantage possible.

Bernard Hunt

1. Pouvoir enlever les poutres de queue est essentiel pour utiliser de petites boites de transport.
2. Une hélice à P.V. fut essayée aux Championnats U.S. à Johnson City en juin , mais le ressort pré-tendu était trop fort pour la