

# Au calendrier des concours 1996

## BELGIQUE :

- 28 AVRIL : FLEMALLE. Salle omnisports "André Cools" 25, rue du Beau-Site (Trixhes)  
FLEMALLE (Haute). Bernard DELHALLE  
041-31 07 92
- Tél
- 30 JUIN : CHIMAY (Baileux) Salle du Sudhaina  
Emile D'HONDT Tél 060-21 17 78
- 22-25 AOUT : ANGLEUR-LIEGE. Concours International.  
( voir annonce dans ce numéro ).
- 8 SEPTEMBRE : MONS. "Le Grand Large" Salle de l'ADEPS  
Julien CLOET Tél 065-62 21 40
- 13 OCTOBRE : BRACQUEGNIES Salle Omnisports  
Jean-Marie MELICE Tél 064-67 57 42

Deux autres rencontres sont prévues (Dates non fixées) :

- une à CHAPPELLE-lez-HERLAIMONT  
Guy FAUCON Tél 071-45 08 70

-l'autre à LANEKEN  
Jos MELIS Tél 089-41 83 53

Toutes les catégories sont admises.  
Attention, Ste Formule : 3 grammes.

## FRANCE :

- 29/30 JUIN : ANGERS ( voir annonce dans ce numéro )
- 3 NOVEMBRE : FAYENCE (06) : Cacahuètes  
Tél 93 54 72 51
- 15 DECEMBRE : TOULON (83)  
Tél 94 27 27 85
- 15 DECEMBRE : PESSAC (33) Salle Roger Vincent  
Tél 56 07 65 66
- 15 DECEMBRE : ORLEANS (à confirmer)

## CONTROLEUR DE COUPLE (C.C.) - DISPOSITIF DE DEBRAYAGE.

On sait que l'intérêt de cet accessoire (dénommé torque meter en anglais) est de permettre le contrôle du couple d'un moteur caoutchouc lors du remontage. Mais cet appareil, à l'emploi duquel J.L.BODIN m'avait aimablement initié et que je construisis sur ses conseils, conservait pour moi un inconvénient:

Comment, au terme du remontage, après avoir fixé l'avant de l'écheveau sur le crochet d'hélice, décrocher la partie arrière dudit écheveau, et déclencher simultanément le débrayage du C.C. pour faciliter l'opération?

Certes, il existe des modèles avec levier de débrayage, mais cela oblige à répartir l'usage des doigts de la main entre deux fonctions.

A ce stade de mes réflexions il m'est revenu à l'esprit l'anecdote d'une rencontre entre Mozart et Haydn. Ce dernier ne pouvant interpréter le passage d'une oeuvre impliquant une frappe des touches du clavier à la fois aux deux extrémités et au centre de l'instrument, Mozart, alors enfant, se joua de la difficulté en frappant la note centrale avec son nez!

Le dispositif que j'ai imaginé n'est pas aussi génial, bien qu'il ne requiert pas l'usage d'un appendice nasal! Mais il est simple à réaliser et à mettre en oeuvre.

Le dessin publié dans ce numéro évite de longues explications. Comme on peut le voir, il suffit de réaliser un C.C. articulé sur cardan et de fixer, parallèlement à l'axe habituel de remontage une petite cornière sur laquelle on fera prendre appui au levier de débrayage, au moment de décrocher l'écheveau.

## Une sympathique cacahuète, le R.W.D-4

Jacques CARTIGNY

L'aviation polonaise d'entre les deux guerres est une source inépuisable de modèles sympathiques. Peut-être y reviendrons nous.

Le RWD-4, construit en 1929, participa avec un succès mitigé au Challenge de Tourisme International de 1930. Une dizaine d'appareils fût ensuite utilisée dans les aéroclubs.

Malgré l'apparente fragilité de sa fixation d'aile, il semble n'avoir jamais eu de problème de ce côté là. De même, la visibilité n'était pas si mauvaise que cela, du moins selon les critères de l'époque...

Quelques remarques sur le modèle :

\* Le modèle mesure plus de 330 mm d'envergure. Il convient donc de s'assurer de la longueur qui doit rester inférieure à 230 mm (sans hélice).

\* La surface est faible, donc attention au poids,

surtout à l'arrière ( remarque peu originale !). Pour cette même raison de poids, la partie supérieure du fuselage a été simplifiée ( triangulaire ). Il m'est apparu difficile de rendre proprement et légèrement la forme concave, mais ce serait beaucoup plus joli...

\* Il faut impérativement ployer le longeron inférieur avant la construction, sous peine de déformations importantes. On peut le moullier et le laisser sécher sur moule, ou mieux passer le longeron moullé sur la panne d'un fer à souder en le courbant entre deux doigts: la courbure ainsi obtenue est définitive.

\* Enfin, j'ai réalisé la décoration en papier collé. Du feutre ou de la peinture acrylique seraient plus légers (mais c'est un peu plus délicat).

Mon modèle pesait 8,5 g en ordre de vol, avec un moteur de 360 mm de 4mm de section (2x 2x1), et une hélice de 128 mm au pas de 1,6.