

le bord d'attaque dans mon cas) ce qui est logique étant donnée l'augmentation du couple de renversement.

Le fait qu'un moteur électrique ne donne pas le même rendement en tournant à l'envers et que ça oblige à faire une hélice à pas inverse me fait préférer l'option de l'avion définitif pour sa simplicité.

2. Les gouvernes

Il est nécessaire d'avoir des gouvernes réglables à la dérive et au stabilo, et les ailerons sont recommandés pour éviter d'avoir à monter des fletners fort disgracieux ; mais qui se soucie de l'esthétique à notre époque !

D'autre part les axes moteurs sont réglables droite-gauche et piqué-cabré, et de façon

indépendante, selon une méthode simple dont je ferais parvenir ultérieurement le schéma, si ça intéresse quelqu'un.

3. Les incidences

Si on considère le stabilo comme référence 0, ce qui est mon habitude, l'intrados de l'aile est à 2° , ce qui représente un peu plus de 3° sur la corde réelle. On affine le réglage grâce aux gouvernes réglables.

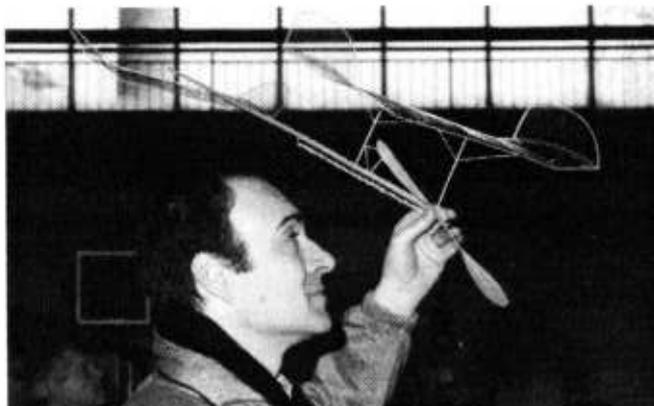
Que dire de plus, dans la mesure où ce texte ne s'adresse guère aux débutants. Ces infos doivent être suffisantes pour les modélistes intéressés.

Je me tiens néanmoins à la disposition de ceux qui auraient besoin de renseignements supplémentaires.

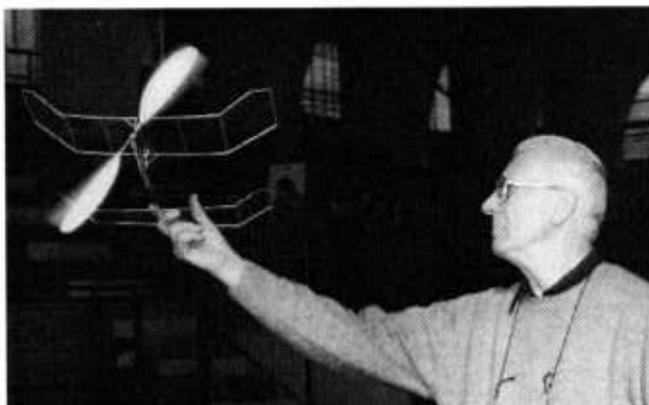
J.M.B.



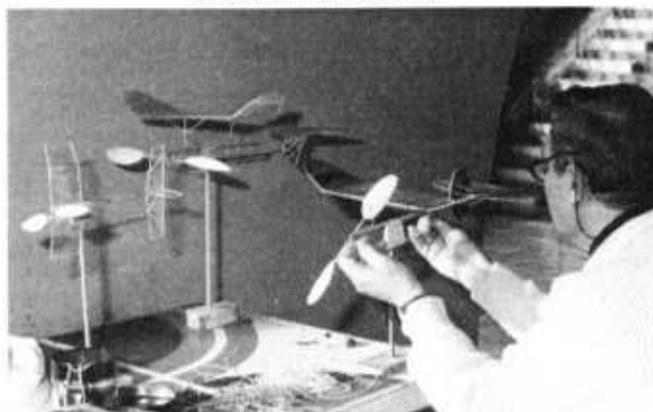
FLORENCE INDOOR OPEN INTERNATIONAL CONTEST – 20 Janvier 2002



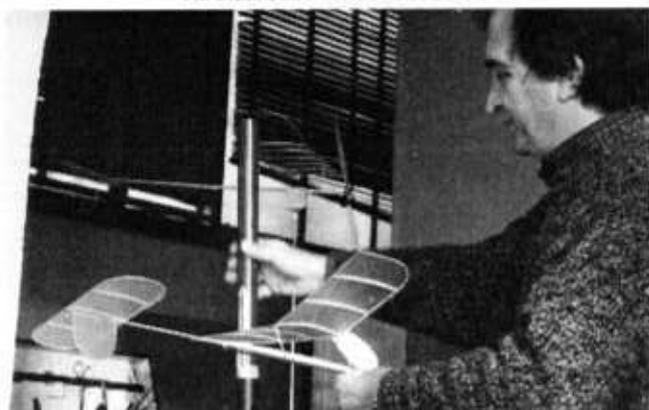
Fabio MANIERI et son F1M



Au départ, en F1M. Licio FANFANI



Ministick et "TH" de Benito BERTOLANI



Renzo TABELLINI prépare son "TH"