



**Mike GREEN**

**JC**

Nous venons de recevoir de Geoffrey Lefever une lettre nous annonçant le décès de son ami Mike Green, le lundi 29 octobre.

Mike a été dans les années soixante un excellent pratiquant des motomodèles Open et FAI, catégorie dans laquelle il a représenté la Grande Bretagne aux Championnat du Monde. Plus récemment, il était devenu bien connu comme compétiteur de vol d'intérieur (F1D, F1L et F1M) en Angleterre et également en France. Il nous envoyait régulièrement ses plans, ce qui permettait de suivre l'évolution de ses conceptions. Il les accompagnait toujours d'une lettre, en Français, pleine de gentillesse et d'humour.

Il manquera à sa femme, Ann, à ses cinq enfants et ses nombreux amis.

C'est donc avec tristesse que nous profitons de son dernier envoi, ci-dessous.

## Time Rider F1M de Mike GREEN

Tout d'abord je dois dire que ce modèle est un peu expérimental, au moins pour moi.

J'ai vu un dessin de Cezard Banks dans le cahier INAV n° 107, dont le nom est "Leading Edge" (bord d'attaque). En fait ce modèle est de la classe SO que nous ne connaissons pas en Europe. Le "L.E" a un bord d'attaque aigu, qui, selon l'auteur, lui donne une performance nettement supérieure. L'idée est restée dans ma tête pendant quelques temps, et finalement je me suis dit pourquoi non !

La poutre arrière est penchée, ce qui donne une grande séparation verticale entre aile et stabilo, permettant aussi des mats plus courts (moins de poids). Je crois que c'est l'idée de Bernie Hunt et elle a été reprise avec enthousiasme par quelques modélistes. A mon avis quelques exemples ont été trop extrêmes et je n'ai employé que 6 degrés sur Time Rider.

Le modèle vole bien avec une bonne trajectoire. Le plan montre une hélice à pas fixe, et le moyeu pour un pas variable actionné par la torsion du couple sur l'axe de traction. Si vous en faites un, je vous conseille que le longeron d'hélice soit absolument sans jeu dans son tube, sinon on aura des problèmes en dirigeant, ou en frappant le plafond quand l'hélice risque d'être attrapée par le bord d'attaque de l'aile.

Autre conseil : avant la compétition, vérifiez que le tungstène n'est pas cassé ou que le bore ne s'est pas décollé. A Cardington, la lumière n'était pas bonne, et je me suis laissé prendre !

**Réglage** : Aile gauche 3 mm +. Côté gauche du stabilo 3 ou 4 mm +.

Débutants dans cette classe utilisez un moteur de 2 g/m c.à.d. à peu près 1,9 mm de largeur. Tan 2 naturellement. Que faire quand il sera épuisé ? Ceci n'est qu'un guide approximatif, ce n'est pas taillé dans la pierre !!

**Caractéristiques** en thou (1/1000 de pouce) et mm

Poutre écheveau roulée sur tube de 8 mm. 25 thou. 3 x 4 bore

Poutre arrière roulée sur scion de canne à pêche. 12 thou. 3 x 4 bore

Aile BA 2 x 1,6 retaillé. 2 x 3 bore. BF 88 thou > 76 thou. 2 x 3 bore

Extrémités 67 thou > 50 thou

Nervures 32 thou > 60 thou 3 x 3 bore

Stabilo 32 thou 66 thou > 60

Extrémités 32 thou, épaisseur 50

Hélice Pales 10 thou. Longerons 2 mm > 0,5 en 6,8 lbs

Entoilage : OS film. Du Polymicro serait bon.

**Masse** : Poutre moteur 1,162 g Poutre arrière 0,512 g

Aile 0,720 g Stabilo 0,386 g

Hélice 0,568 g

Pas bon ! Au moins c'est la vérité ! Pour la plupart je me suis servi de trop de colle, et, en réfléchissant, trop de bore.