

LE TRANSPORT DES F1D PAR VOIE AERIENNE

UNE INTERESSANTE SOLUTION ROUMAINE

La participation à certaines compétitions internationales F1D implique le recours au transport aérien. Ce moyen de transport rapide comporte néanmoins un réel inconvénient pour ce qui concerne l'acheminement en parfait état de modèles de 65 cm d'envergure, 1g de masse dont les ailes, stab et dérive, recouverts de microfilm, sont généralement haubannés. Le risque de casse des modèles, voire d'enfoncement des caisses servant à leur transport est réel pendant les opérations de manutention de plus en plus automatisées. La multiplication des escales, les bourrages accidentels de bagages dans les tunnels transferts dotés de tapis roulants équipant les aéroports, les délais réduits dont dispose le personnel de manutention pour charger ou décharger les soutes, ont certes contribué à améliorer sensiblement la résistance des bagages classiques (ceci s'accompagnant d'ailleurs d'un alourdissement corrélatif du poids à vide et du prix des valises!).

Ainsi, pour l'Equipe de France allant aux U.S.A. en Août dernier, la segmentation du vol PARIS - SEATTLE a entraîné, uniquement à l'aller, pas moins de 6 chargements ou déchargements des caisses contenant les précieux et fragiles modèles. S'il a été possible, au départ de PARIS de négocier un traitement privilégié pour le chargement des caisses, il a fallu s'en remettre ensuite au sort, lequel n'a pas été pleinement favorable puisque plusieurs appareils étaient justiciables de réparations à l'arrivée.

Il n'est pas étonnant, dans ces conditions, que des pratiquants de F1D aient réfléchi aux moyens de résoudre au mieux ce problème.

Poser le problème est relativement simple. Si l'on considère que le transport aérien des modèles en bagages de soute doit être proscrit pour tous les inconvénients énoncés, la solution d'évidence s'impose : faire voyager les modèles en bagage de cabine!

Mais il faut intégrer, évidemment, l'incontournable réglementation qui concerne ledit bagage (et non les bagages, car chaque passager ne peut en présenter qu'un seul), dont la somme des 3 dimensions ne doit pas excéder 110cm.

L'envergure d'un F1D étant de 65 cm, la "boîte" servant au transport devra mesurer extérieurement 68 cm, compte tenu de l'épaisseur des parois; sa largeur dépendra de la corde d'aile et pourra être de 25cm, laissant disponible 20 cm pour la hauteur.

R.CHAMPION utilisait une boîte de ce type pour transporter 2 modèles à haubannage fixe. Il n'eût pas les soucis que lui procura le voyage en soute de ses autres appareils.

Les aléas des compétitions où 6 vols sont organisés supposent de disposer d'au moins 4 modèles pour faire face aux risques de casse au sol ou en vol. L'emcombrement d'un F1D étant dû pour une grande part au haubannage de l'aile et du stab, toute solution satisfaisante pour transporter au moins 4 modèles en bagage de cabine implique:

1 - soit la réalisation d'un F1D non haubanné,

2 - soit l'adoption d'un système de haubannage repliable repliable, au moins partiellement.

F1D NON HAUBANNE :

Le TANDEM de B. HUNT (GB) illustre cette technique. L'aile et le stab ont une corde de 14 cm environ. L'adoption de sections convenables pour les B.A. et B.F. permet de se dispenser de tout haubannage et de ranger ainsi 4 modèles dans une boîte de 69x23x18 cm.

F1D A HAUBANNAGE ESCAMOTABLE :

C'est la formule mise en oeuvre par l'équipe Roumaine à MOSCOW (USA) en Août 1996. C'est une solution particulièrement judicieuse qui conjugue l'adoption:

- d'un stab non haubanné,
- d'une aile à haubannage classique dont la partie extradados est escamotable pour le transport.
- d'ailes à cordes décroissantes, pour permettre leur rangement par superposition sous un faible volume.

L'escamotage du haubannage d'extrados de l'aile est obtenu:

- par l'emploi d'un mat en V inversé articulé sur ses bases par charnières papier, verrouillables par tubes papier.
- et par la fixation des haubans au sommet du V, par l'intermédiaire d'un tube papier enfichable sur un rond balsa collé au sommet du V.

Les photos publiées dans ce numéro illustrent mieux qu'un long discours les options de rangement retenues par les Roumains. La boîte est simplement réalisée avec du carton ondulé (2 épaisseurs); les plaques séparant les ailes et stab sont en carton-plume. Sa conception est remarquablement pensée pour faciliter l'accès aux différents éléments. On remarquera ainsi le couvercle relevable et le tiroir latéral permettant l'accès aisé aux hélices et fuselages.

E. ROCH