

Retour aux sources cette année pour le plus coté des concours de maquettes d'intérieur en Europe. Charlie Newman ayant compris que nous autres Français peinions à trouver une salle appropriée dans notre pays, il a repris les rênes d'Interscale pour cette édition 2004 qui revient donc dans son fief d'origine de Nottingham.

Côté organisation, rien à redire. L'hébergement sur le site de l'université où se trouve la salle était très commode et convivial, permettant à tous de se retrouver le soir après les épreuves. Dîners très convenables et petits-déjeuners à l'anglaise, tout ce qu'il fallait pour être de bonne humeur était réuni !

La participation, sans atteindre des sommets en nombre de concurrents, était correcte et les modèles de qualité, comme on pouvait le prévoir. Les avancées les plus marquantes auront été apportées par l'introduction de la micro-électronique programmable et des batteries lithium-polymère, et cela pas seulement en propulsion électrique. Le Douglas Dauntless de Richard Crossley à moteur caoutchouc avait un train rétractable qui s'escamotait une seconde après le décollage et ressortait peu après pour l'atterrissage, le tout commandé par un moteur électrique alimenté par un minuscule élément li-poly. Très spectaculaire. Le premier vol réussi avec séquence complète de rétraction puis sortie du train n'a eu lieu que la veille de la compétition F4D, le samedi soir après les vols de F4E et des pistachios. Richard a pu réitérer son exploit le dimanche et s'assurer la deuxième place de la catégorie maquettes caoutchouc, grâce au bonus de 20% attribué aux avions à train rentrant fonctionnel.

On a enfin pu voir évoluer le Messerschmitt 323 hexamoteur de Peter Smart, en F4E. Lui aussi profite des progrès de l'électronique, cette fois sous la forme d'une minuterie-variateur de puissance à deux phases qui commande les moteurs de pager réductés, le tout alimenté par un unique élément Li-poly Kokam de 145 mAh. Etonnant de voir cette toute petite chose fournir l'énergie à un modèle de près de 150 grammes de masse en ordre de vol. Peter a eu quelques soucis de réglage de la puissance et de la durée en phase de descente, ce qui l'a privé d'une place sur le podium. Il fallait que la concurrence soit très rude pour qu'un tel modèle ne puisse faire mieux que quatrième. Les deux premiers en F4E, Derek Knight et Tonda Alfery sont restés hors de portée des suivants. Le

Grec George Kandylakis a été assez malheureux avec son nouveau Sopwith Bat Boat à moteur CO2 Brown. Pas moyen de faire un vol qualifiant, soit de plus de 15 secondes, même en lançant l'avion à la main. On a pourtant vu qu'il serait parfaitement capable de bien voler, moyennant un réglage correct et peut-être un moteur plus costaud.

En F4D maquette caoutchouc, là aussi rien que du très bon en haut du classement. Mike Stuart, champion d'Angleterre 2004 de la catégorie avec son très joli Sparrowhawk ne pu faire mieux que cinquième. Le Tigercat de Tonda, trop beau et trop bien réglé pour craindre les autres, s'est imposé. Le signataire, pourtant équipé d'un avion premier en statique et qui ne volait pas si mal, a du abandonner la troisième place à Mike Hadland, auteur d'un superbe dernier vol avec son tout nouveau Aero C-104, version tchèque du Bücker Jungmann.

Le même Mike Hadland reste le maître incontesté de la culture des arachides : Son cheval de bataille est là encore un nouveau Jungmann (je me demande comment il les fait pousser, ce doit être des OGM !), dans une version camouflée capable de voler 10 secondes de plus que son ancien modèle jaune et noir à damiers. A noter que Tonda Alfery n'est que 7<sup>ème</sup> avec le P-51H qui avait gagné en 97 à Maastricht. Quand on vous dit que ça devient dur ! Les biplans bien construits et performants se font plus courants et il me semble qu'à ce rythme il ne faudra plus espérer monter sur un podium d'Interscale sans avoir un tel modèle. Richard Crossley s'en est très bien tiré, cela dit, avec son Nakajima en foam aux « pattes » rentrées. Second avec cet avion, c'est un petit exploit vu le manque de bonus au statique. Très belle finition et modèle très léger et bien réglé, cela paye encore. A quand les bimoteurs en cacahuète ? Il reste les pistachios, pour ceux qui ne se sentent pas de faire des maquettes exactes en 33cm d'envergure. Gert Brendel, 3<sup>ème</sup>, continue de prouver avec son très vénérable Volksplane qu'il est possible de faire un résultat avec un modèle simple.

On gardera un bon souvenir de cette compétition et normalement tout le monde devrait se retrouver en 2006 au même endroit pour remettre ça. Pour ceux qui feront le déplacement un seul conseil, commencez à préparer vos avions dès maintenant !