

quelques crash sonores, il réussira enfin un beau vol qualifiant qui lui donne la première place.

La seconde revient au Skyray impeccable et tout neuf de Steven Glass, qui vole encore mieux que le Javelin de l'an dernier, en donnant probablement moins d'émotion à son propriétaire car, malgré un cercle de vol assez large, il semblait nettement moins attiré par les murs ! Ce modèle est probablement le seul à tourner à droite. La turbine tourne-t-elle à gauche ou son couple est-il assez faible pour être négligé ? En tout cas le vol est d'une étonnante régularité, l'ajustement de l'axe de poussée se fait par de petites volets transparents situés dans la tuyère de la turbine.

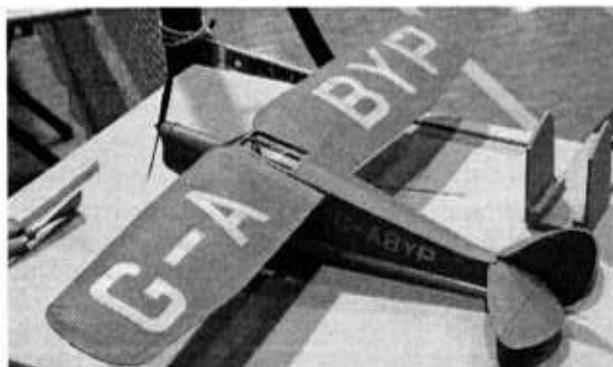
Le troisième est un habitué des podiums, Dave Causer ayant déjà gagné en 2000 avec son Camel propulsé par un moteur à CO2 (photo couleurs dans le Cervia de l'époque !). Le modèle est extrêmement détaillé, et pourtant, d'après son constructeur, sans problème de réglage.

Disons quand même un mot du premier à ne pas monter sur le podium, Peter Iliffe signant le meilleur statique avec un Albatross D V à moteur CO2. Ce modèle au 1/24, guère plus grand qu'une Cacahuète, était extraordinairement détaillé, avec en particulier un fuselage construit comme le vrai en plaques de bois sur couples lamellés. Le plus beau étant à l'intérieur ! Naturellement camouflage en losange, dièdre et stab à l'échelle. Le vol est excellent à mon goût, mais peut-être un peu trop rapide d'où une note de réalisme de vol un peu sévère. Problème classique des maquettes de petite taille.

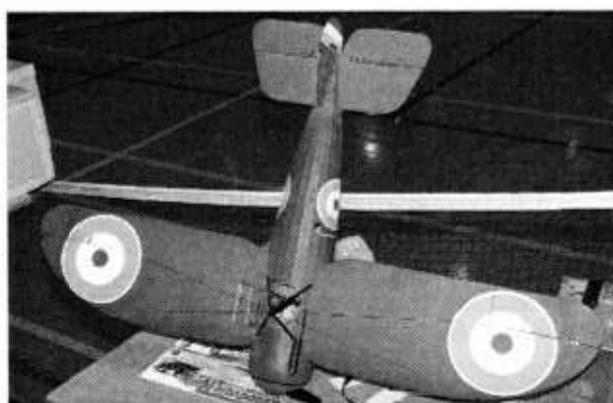
Dans cette catégorie où les problèmes de moteur semblent élémentaires, on s'aperçoit que le réglage de la puissance n'est pas si simple. En CO2, les moteurs manquent de régularité dans leur courbe de puissance et d'un vol sur l'autre. En plus, le réglage de la puissance (en vissant plus ou moins le cylindre) est très pointu et l'on voit des modèles alterner décollages ratés et promenade dans les lustres. En électrique, c'est en général le manque de puissance et la difficulté d'y remédier. On peut dans certains cas jouer sur le pas d'hélice, mais passer par exemple de deux à trois batteries est souvent un remède un peu trop brutal. Rappelons que dans ces catégories où le réalisme de vol est jugé, on a intérêt à ne monter ni trop haut ni trop vite de façon à se poser avec encore du moteur sous une pente supposée réaliste (faire un arrondi à l'atterro n'est vraiment pas facile !). Finalement c'est plus facile en caoutchouc où l'on peut jouer sur la section, la longueur, le remontage sans même parler du changement d'hélice.

En F4D Open Rubber la seule nouveauté marquante est le quadrimoteur Electra de Richard Crossley, réalisé en styro blanc, qui effectue des vols remarquables de stabilité, du décollage, long et droit, à l'atterrissage avec arrondi ! Il se glisse, grâce à ses vols, à la deuxième place, entre le Sopwith Triplane bien connu de Divs Masters, toujours meilleur statique, et le tout aussi connu Sopwith Baby de David Prior. Le Walkyrie de Phill Sidall fait toujours sa démonstration de vol réaliste par sa lenteur et sa tranquillité, handicapé probablement aussi par le manque de documentation fiable. Peter Smart semble avoir eu aussi des problèmes de ce côté. Il se contente (?) cette année d'un bimoteur Piper Cheyenne, également en styro blanc, dont la simplicité de décoration met en évidence la construction impeccable. La aussi le réalisme des vols est excellent.

En dehors des "top-modèles", il y avait bien des appareils intéressants dans toutes les catégories, même si leur performances ont été faibles ou s'ils n'ont pas réussi à se qualifier par manque de mise au point ou par malchance. On aimerait, par exemple, revoir le



DH 80A - Puss Moth - F4D - Bill DENIS



BRISTOL M1 - Electric - Derek KNIGHT



PIPER Cheyenne - F4D - Peter SMART



PZL 11 - F4D - Derek KNIGHT



BÜCKER Jungmeister - Peanut - Mike STUART