

sans intérêt, privent pour deux secondes, le Canard Blériot de Christophe David d'une place sur le podium ! Désolé Christophe ! Personne n'avait pensé que l'on pouvait faire une course d'équipe!

Malgré l'absence d'un avion adapté, je voulais participer au F4D, pour avoir une idée du jugement de vol basé sur le réalisme et non sur les performances. C'est bien évidemment le brave vieux Lohner qui s'y colla, et il était évident que devant des modèles comme le SE 5 de Charley Newman, le Tigercat d'Alfery ou le Lancaster de Smart, il n'y avait rien à attendre du jugement statique. Enfin, il ne fut pas dernier, et son vol assez réaliste, malgré un décollage trop court, lui permit de reprendre quelques places, remplissant largement son contrat. Dans cette catégorie, il faut voler à l'appel du jury, ce qui n'est pas toujours facile, surtout si on vole en même temps en Cacahuètes dans la salle d'à côté! La gentillesse des organisateurs m'a bien facilité les choses.

Cette catégorie est passionnante, car il faut disposer d'un modèle très sûr ( la moindre irrégularité de vol se paye très cher ), mais qui assure également un bon score au statique où les détails sont bien payés. Il est dommage que les Français ne s'y adonnent pas, seul Roger Aime avait fait l'effort d'amener un modèle adapté.

Evidemment Alfery prend les deux premières places, avec le concours de la maison Grumann ( Tigercat et Bearcat ) . Bien que construits en mousse, les deux modèles ont une finition brillante, digne d'une vitrine de musée, le Bearcat a une aile de profil normal!

A noter, dans toutes les catégories, de très beaux dossiers maquette, ce qui est une bonne façon d'impressionner un jury, et des présentations astucieuses ( le Chesapeake de Crossley, étant sans train, était présenté sur tréteaux, un vrai diorama! )

Seul regret, il me semble que les petites catégories n'étaient pas très fournies. Les superbes salles auraient pu accepter au moins le double de concurrents.

Toujours sérieuse dans la compétition, les Anglais, sous la direction de Peter Smart ( coiffé d'un casque 1930 et un klaxon à la ceinture! ), surent organiser des moments de détente sous la forme de deux séries de courses aux pylones. Il s'agit de faire en cinq minutes le maximum de tours des pylones, quel que soit le nombre de remontages. Au bout de quelques secondes de cet exercice, on se serait facilement cru dans une maison de fous, avec des modèles volants dans tous les sens, et des compétiteurs échevelés courants désespérément après, sans compter de nombreux accrochages. Il y a intérêt à choisir pour cela un modèle consommable, mais la prochaine fois j'ai bien l'intention d'en être!

On ne saurait terminer cette promenade aléatoire à l'intérieur du concours de Maastrich sans signaler le travail exceptionnel de l'équipe du Rotterdamse Luchtvaart Club sous la direction joviale mais efficace de H.F.J. van Leewen. Ils ont réussi à être techniquement rigoureux tout en restant en permanence à l'écoute des besoins et des désirs des concurrents. Ou aura lieu le prochain Interscale ? Je n'en sais rien, mais il sera difficile de faire aussi bien.

J. CARTIGNY

---

## *Un spécialiste de l'ultra léger, Rainer GAGGL*

Il y a quatre années déjà, Rainer GAGGL avait démontré jusqu'où l'on pouvait repousser les limites de l'extrêmement petit en matière d'indoor motorisé. Son moteur CO2 Rainimot d'une cylindrée de 0,79 mm<sup>3</sup>, entraînant une hélice de 32 mm, à un régime de 7000 à 13000 t.m. ne pesait que 0,5 g! ( moteur, hélice et réservoir). Ce moteur propulsait un avion de 25 cm d'envergure, d'un poids de 0,8g, soit une masse totale de 1,3g. Cette réalisation lui a valu de figurer dans le livre des records Guinness, au titre du plus petit moteur à piston existant au monde.

A Interscale 1997, ce même moteur équipait une maquette du Pou du Ciel d'une envergure de 12 cm, pesant 0,4g, soit 0,9g au total. Avec ce modèle, R.GAGGL a déjà réalisé un meilleur vol de 140 secondes.

Avec un bonheur égal, R.GAGGL s'est intéressé à la radiocommande. Le modèle qu'il présente sur la photo de la page 113 est un Cessna CR3 Racer, traité en Pistachio, d'une envergure de 20 cm pesant 2,8g, sans moteur ni

R.C. Ici, c'est un Rainimot de 21 mm<sup>3</sup> de cylindrée pesant 4g ( inclus réservoir de 1,5 cm<sup>3</sup> et hélice de 90 mm qui entraîne l'ensemble). La R.C. monocanal - toujours de facture GAGGL - comprend un récepteur de 0,35g, un accu de 0,7g et un actuateur de 0,65g. Celui-ci permet d'agir sur le volet de dérive pour que le modèle, réglé en virage à gauche, tourne à droite, ou vole en ligne droite si l'on envoie une série d'impulsions. En configuration de vol, le modèle ainsi équipé pèse 8,5g!

On peut ajouter deux remarques à tout cela:

- Rainer GAGGL, Jeune modéliste est très ouvert au dialogue et parle de ses réalisations avec la simplicité des personnes qui ont du talent. Il parle également Français

- les obligations professionnelles de R.GAGGL ne lui permettent pas, actuellement, de se consacrer à la production des réalisations dont nous venons de parler ( à l'exception du moteur Rainimot 21 mm<sup>3</sup>, encore commercialisé). Si R.GAGGL reprend ses productions, les "Cahiers du CERVIA" ne manqueront de le signaler.

E.R.