



1 à 4) Le Kawasaki Ki 100 du japonais Ando, qui est un excellent pilote, reconverti du F3A. 5, 6 & 7) Le Sopwith Camel du sud Africain Roberts, un concurrent très sérieux, lui aussi "ancien" pilote de voltige... 8, 9 & 10) Le Tiger Moth (ils étaient extrêmement nombreux cette année !) du suédois Elofsson. Notez le soin apporté à l'habillage de l'habitacle et le crochet de remorquage finement reproduit.

phier son Caudron devant l'original... Ce qui lui a permis de constater, avec Thierry Bordier, que sa maquette possédait en fait quelques erreurs significatives sur la forme du capot moteur, par exemple... Ce fut pour lui une surprise, et jamais aucun juge de championnat ne pourra s'en rendre compte, car aucune photo de sa documentation ne met ces défauts là en évidence ! C'est ça aussi, la maquette de compétition !

Pour en savoir plus sur ce modèle, je vous conseille de vous reporter à l'ancien numéro de MVM où un article important lui était consacré.

Andreas Luthi, pour son troisième championnat du Monde, monte de nouveau sur le podium ! Un bel exploit, vraiment, d'autant plus qu'il réalise le second score statique ! Andreas est également un sacré pilote, on le sait, mais c'est aussi un maquettiste "relax", qui prend les choses avec décontraction, ce qui est sans aucun doute un avantage déterminant. Son Nieuport 28 reproduit l'avion exposé au Musée des Transports de Lucerne, et contrairement à l'original, il a été vieilli, suite aux championnats du Monde 92 de Muncie où sa finition par trop "nickel" avait été critiquée... Bien qu'un peu forcé, le vieillissement à l'aérographe apporte un cachet indéniable au modèle et met très bien en relief la multitude de petits détails de cet avion. C'est fou : à chaque fois que je vois cet avion de près, je vois de nouvelles choses... Qui a dit que le Nieuport 28 était un avion simple ?

Notons qu'Andreas était tout de même très déçu... Non pas de son classement, mais d'avoir participé avec le Nieuport ! En effet, il vient juste de terminer un Avro Triplan qu'il aurait

du présenter à Périgueux, mais les premiers essais en vol ont révélé que le moteur n'était pas assez puissant et il a donc dû se résigner à laisser sa nouvelle maquette au placard pour cette année... 2 ans de boulot pour rien, il y a de quoi enrager ! Mais le nouveau règlement va lui permettre de mettre un moteur plus gros et des roues plus solides, alors attendons de voir la merveille !

A la 4^{ème} place, on retrouve le "vieux renard", Mick Reeves, chef de file de l'équipe anglaise en l'absence de Pete Mc Dermott, celui-ci n'ayant pas encore terminé sa nouvelle maquette (d'ailleurs sans doute adaptée au prochain règlement). Il volait avec son Sopwith Strutter, un modèle qu'il connaît parfaitement bien et qu'il maîtrise en vol avec son flegme habituel... Sauf quand le vent est de travers, comme au second vol, lors duquel il a carrément failli effectuer son touch-and-go sur la table des juges ! Une grosse frayeur qui ne s'est pas traduite dans le score du vol, puisqu'il en engrange tout de même 1468 points... ce n'est pas exceptionnel, mais tout de même ! Il est vrai que les vols de Mike sont très propres, très "carrés", et que son expérience de la compétition lui donne un avantage certain...

Fencel, où la cerise sur le gâteau...

Enfin, serait-on tenté de dire : Le Knoller C II de Pavel Fencel se classe premier du statique, et ce n'est que justice, me semble-t-il ! Depuis Muncie, où il a été présenté pour la pre-

mière fois, ce modèle a toujours été classé aux places d'honneur au statique, mais n'avait jamais obtenu le maxi... Cette fois-ci ça y est, et je ne suis pas loin de penser que c'est une démarche volontaire des juges, car Pavel m'a avoué n'avoir rien changé, ni sur le modèle, ni dans sa doc. L'avion, s'il présente toujours aussi bien et s'il m'éblouit toujours autant par la qualité de sa réalisation et le nombre des détails représentés, vieillit : on remarque des raclures sur le capot (mises en pylône !), une usure marquée de la bande de roulement des pneus... Pas étonnant : le modèle a effectué 120 vols depuis qu'il est sorti d'atelier en 1992 !

Et pourtant, en vol, je dois dire que j'ai été un peu déçu de la prestation de cet autre pilote tchèque : Il me semble qu'il avait beaucoup mieux volé à Deelen... Il est vrai qu'il n'a pas été aidé par le vent de travers assez fort durant ses deux derniers vols, et lors du dernier, il a connu un problème très inhabituel pour lui, car une de ses 3 bombes s'est larguée avant le début de la figure de bombardement... Était-ce seulement une bombe, d'ailleurs ? S'il s'agit d'un autre élément de l'avion, cela aurait pu entraîner un zéro au vol... ce qui n'aurait d'ailleurs rien changé au classement, puisque ce dernier vol était de toutes manières le moins bon et a été

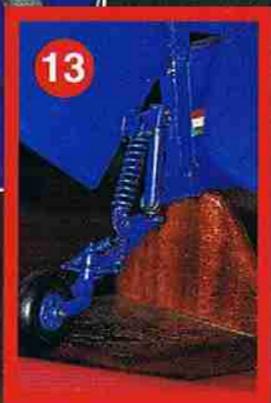
retiré...

Toujours est-il que Pavel se trouve devant un cruel dilemme maintenant : quel nouvel avion choisir comme sujet de maquette pour se maintenir à un tel ni-

11



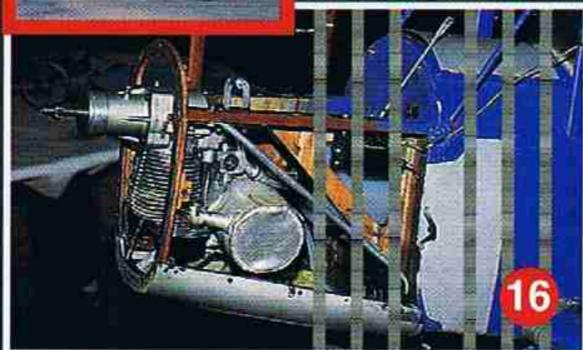
12



13



15



16

14



11, 12 & 13) Le Tiger Moth de l'italien Landi. Massacré au statique à Deelen, il termine ici avec 1738 points ! 14, 15 & 16) Une fois de plus, notre meilleur représentant est Yvon Mourier avec son Caudron Luciole... Il lui aura manqué quelques semaines pour être au point avec son Spad XIII tant attendu ! Pleine page, 17, 18 & 19) Le DH 83 Fox Moth de l'anglais Bryant, qui termine juste derrière Yvon.

veau de statique ? Il avait bien commencé à constituer une documentation très détaillée sur un avion à peu près aussi inconnu que le Knoller, en restauration au musée de Prague, mais fautes de moyens, sa reconstruction a

G-ADHA

été stoppée et l'avion est resté dése-

toilé !... Pas bien grave : Pavel se focalise maintenant sur la fin de la construction de son Antonov 2 "grand modèle", qu'il rêve

d'emmener un jour à Top Gun, et il lui reste du pain sur la planche !

Jim Reeves, le fils de Mick, fait un excellent résultat, à quelques encablures de son père, avec un Sopwith Pup au 1/4 qui semble vieilli... naturellement ! Usure du temps, salissures dues au carburant sont au rendez-vous ! Mais la qualité de réalisation est bien réelle et il ne faut pas s'étonner de son bon score statique, même si l'avion est relativement simple. Et en vol, Jim, qui à 30 ans représente la nouvelle génération des maquetistes montant, ne nous a pas déçus en réalisant des vols absolument superbes. Pas de doute, Mike a trouvé là un successeur qui portera encore longtemps bien haut les couleurs de la firme familiale, Jim travaillant maintenant à plein temps avec son père à la production de kits.

Beaucoup plus étonnant, en fait, est l'excellent classement obtenu par l'Italien Santucci avec son Caproni Ca 100. Ayant participé pour la première fois à un championnat du Monde

Deux mois et demi pour faire une maquette !

C'est le tour de force réussi par le Japonais Ando avec son Kawasaki Ki 100. Non seulement cela représente déjà un exploit, même s'il a travaillé à temps complet dessus, mais en plus il se paye le luxe d'avoir le meilleur classement jamais obtenu par un représentant du pays du soleil levant : 15^{ème} sur 46, c'est excellent, ce ne sont pas les concurrents français qui me contrediront...

Certes, avant d'attaquer la construction de la cellule de son Ki 100, Yoshitaka Ando avait déjà mis de côté le train d'atterrissage (perso) et les divers sous-éléments de l'appareil, et pour le vieillissement de l'appareil, il a été aidé par un ami, mais tout de même...

Ce n'est pas un cas tout à fait isolé : beaucoup des nouvelles maquettes présentes à Périgueux ont été construites en moins de 2 ans : c'est le cas du Caproni Ca 100 de l'italien Santucci (1 an, classé 7^{ème}), du Beechcraft de Torres (1 an, moules compris, classé 8^{ème}), de l'Aero 10-01 de Vodesil (1 an et demi, classé 10^{ème}), sans parler bien entendu des kits (T 33 espagnol et F 16 Israélien) qui sont dans les profondeurs du classement. Savez-vous combien de temps il a fallu à Pavel Fencl pour construire son Knoller C II, meilleur statique à Périgueux ? Huit mois et demi, pas un jour de plus....

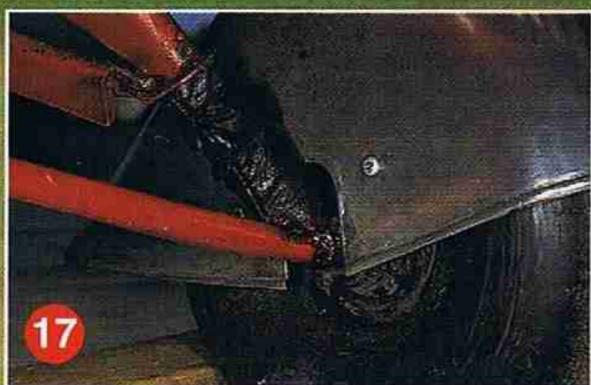
A la suite de quoi je dois dire que j'ai un peu de mal à comprendre que nos meilleurs maquetistes n'arrivent pas à faire un nouveau modèle en moins de 4 ans... Certes, ce seront certainement des merveilles, mais quand on sait leur degré d'avancement (l'un a volé mais n'est pas entièrement peint, l'autre en est à l'entoilage), on peut quand même se poser la question de savoir s'il ne leur a pas manqué "un tout petit peu" de motivation pour les terminer à temps...

Allons, soyons indulgents et patients : même s'ils ont été conçus pour l'ancien règlement, le futur Spad XIII d'Yvon Mourier et le futur Fokker DR 1 de Charles Lévy forceront l'admiration, j'en suis sûr ! Mais que l'attente est longue... surtout quand on est journaliste et que l'on a un journal spécialisé en maquettes volantes à remplir !

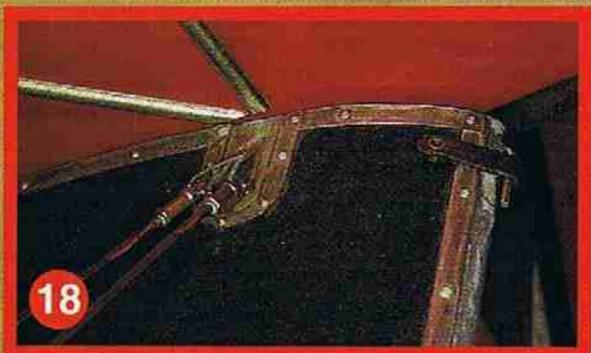
Quant à moi, je m'apprete à battre tous les records, puisque j'ai dans le bureau une boîte de maquette à construire depuis 1 an, et que j'ai décidé de l'entamer, si tout va bien, le premier jour de ma retraite... Le bois sera bien sec.



17



18



19

