



**M**a saison s'est terminée au concours de Sierre qui comportait six concurrents en F3A sur un programme genre 1 1/2 et onze concurrents en grands modèles qui ont dû exécuter 2 programmes inconnus donnés le matin, suivis d'un libre de 4 minutes. La chance a souri aux organisateurs Gérôme Savioz et Yves Emery et nous avons eu un temps superbe. Emilien Galley l'emporte en F3A, suivi de Lionnel et Georges. En grands modèles, le Français David Netzer est premier, Savioz second et Reidiger troisième. N'ayant pas de grand modèle, j'ai volé avec le Rastrepus de Savioz qui vole fort bien, merci Gérôme.

quentes et ils considèrent que s'ils font moins de quatre vols cela ne vaut pas la peine de se déranger. J'en ai souvent parlé avec eux et la réponse est toujours la même ; de plus les Américains aiment bien la castagne dans le sport. A chacun ses goûts, mais je suis trop vieux pour aimer la castagne et trop paresseux pour prendre volontairement le risque de casser.

### Tout à fait d'accord !

Ayant lu le compte rendu du National US par Quique Somenzini, je dois dire que je suis tout à fait d'accord avec lui. Je n'approuve pas le système cher aux américains qui consiste à faire voler plusieurs avions en même temps, mais ils préfèrent en découdre au cours de nombreux vols malgré les risques de collisions qui sont fré-



### Nouveaux moteurs en vue !

Nous sommes gâtés avec trois nouveaux moteurs en vue. D'abord le OS 140 FI 2T à injection électronique déjà connu depuis un an, puisque quelques pilotes l'utilisent. Pour l'avoir vu en action, je dois dire qu'il est impressionnant, mais le prix d'annonce aux US est \$1100, presque deux fois et demi celui du 140 RX. Il en sera sans doute de même pour le nouvel OS SPFI 4T lui aussi à injection électronique. Ce dernier m'est complètement inconnu, mais si on parle d'un prix élevé pour le 2T à injection, qu'en sera-t-il pour un 4T ? Enfin il y a le YS 140 DZ 4T à injection mécanique qui devrait être sur le marché d'ici le printemps prochain et dont le prix serait, dit-on, plus raisonnable que celui des OS. Il est supposé être plus puissant que le YS 140L et aussi plus silencieux, car il paraît qu'il ne claque pas quand il monte en régime, ou moins que ses prédécesseurs. Hyde ainsi que McMurtry l'ont utilisé avec succès au National US et à l'IAM. Espérons que la fiabilité de ces nouveaux venus sera, enfin, à la hauteur de leur prix... on peut toujours rêver.

### Nouveau bâti Hyde

Parlant de moteurs, Merle Hyde nous a montré son nouveau bâti destiné à être utilisé sur les avions qui ne peuvent pas comporter de support avant incorporés dans la structure ou pour simplifier l'installation tout en gardant les avantages du système original. Comme vous pouvez le voir sur les photos, le support avant est solidaire du bâti lui-même. En

fait, ce dispositif me paraît supérieur au système incorporant le support avant à la structure du fuselage, car cela devrait réduire encore les vibrations transmises au fuselage et de ce fait réduire le niveau sonore ainsi que le vieillissement de la structure elle-même et des servos. Le poids aux alentours de 200 grammes pour un bâti de YS 140 ou OS 140 reste raisonnable.

### OS 140

Je continue à lire dans les magazines des allusions aux multiples problèmes concernant l'OS 140. Cela m'agace un peu car après 3 ans d'utilisation de ces moteurs, je ne leur vois qu'un seul problème,