

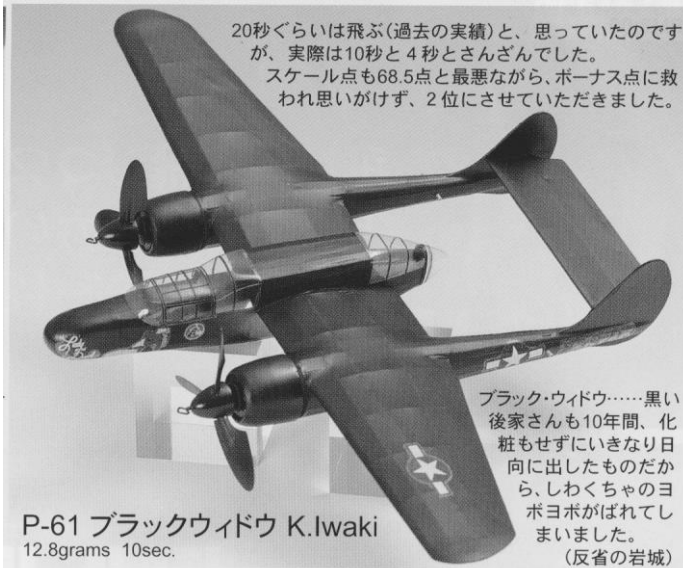
Twins

*A la recherche d'un peu
d'originalité, sinon de délire!
In search of novelty,
if not of eccentricity!*

Bimoteurs

C'est encore une de ces tentations qui refait surface de temps à autres, avec son lot d'échecs et de frustrations ! En grande taille les bimoteurs ne présentent que les inconvénients de leur plus grande complexité. En F4D par exemple, où le temps de vol n'est pas essentiel, on peut réaliser des modèles soignés et volant bien (et je ne vous parlerai pas des quadrimoteurs comme le Lancaster de Peter Smart, que mon manque de sang-froid au remontage m'interdirait, même si j'étais capable de les réaliser!)

En Cacahuète, c'est une autre paire de manches. Les bimoteurs sont complexes et donc facilement lourds, les hélices en général petites, les surfaces et les longueurs entre crochets bien faibles aussi. Si l'on ne cherche pas la performance, on peut faire voler n'importe quoi, (voir ci-contre le superbe P-61 de K. Iwaki) mais si on a la prétention de vols plus compétitifs (disons seulement 30 à 40 s), on se doit d'être sélectif. Une construction légère est donc encore plus essentielle que pour un monomoteur. Il faut bien sélectionner son modèle, surtout pour le diamètre des hélices. En dessous de 70 mm, l'efficacité devient très faible, et le déroulement rapide, même avec peu de puissance. Augmenter le pas, le nombre et la largeur des pales ne fait pas gagner grand-chose. Les fuseaux fins des moteurs en



20秒ぐらいは飛ぶ(過去の実績)と、思っていたのですが、実際は10秒と4秒とさんざんでした。スケール点も68.5点と最悪ながら、ボーナス点に救われ思いがけず、2位にさせていただきました。

ブラック・ウィドウ……黒い後家さんも10年間、化粧もせずにいきなり日向に出したものだから、しわくちャのヨボヨボがばれてしまいました。(反省の岩城)

P-61 ブラックウィドウ K.Iwaki
12.8grams 10sec.

ligne sont légers, mais pour utiliser des moteurs de deux à trois fois l'entre-crochet (et plus!), un bon gros fuseau de moteur en étoile est souvent plus intéressant, permettant aux noeuds et "queues de cochon" de se dérouler sans trop de frottement.

On est donc amené à privilégier les avions puissants de la seconde guerre (grandes hélices) et la construction en styro, souvent plus légère pour les formes complexes.

Les modèles sur lesquels les hélices tournent devant le nez sont de bons choix, comme le DH Hornet, ou le Mig DIS qui ont aussi l'avantage d'une bonne surface et d'un fuselage fin. On peut même dans certains cas faire recouvrir légèrement les disques d'hélice, en allongeant un peu l'axe de droite (il tire déjà souvent à droite) et en



Mig DIS de G. Sneed

donnant à l'extrémité des pales des flèches inversées.

Bien que ne bénéficiant pas de cet avantage des hélices avancée, un des modèles les plus favorables est le Tigercat, avec son aile haute, ses hélices de plus de 100 mm, et la bonne longueur des fuseaux. Bien tentant bien que moins favorable, son prédécesseur le Skyrocket, a connu trois formes. La première à nacelles et fuselage courts, envisageable en reculant les broches sous le bord de fuite, une deuxième à nacelles longues, plus favorable, et une troisième à nez long qui force à recouper les hélices, donc plutôt à rejeter.



Tigercat de J.C. Bourdeaudhui