

D A P H N E

Disons, pour simplifier les choses, que Daphné est un Tailwind à aile entoilée et non coffrée, d'où les deux longerons et les deux mats. Il y a bien peu de photos de l'original, et fort petites. La décoration a été donnée dans un numéro de Model Builder en 1982. En Cacahuète, c'était un modèle très performant, mais handicapé par sa faible doc.

GROSS WEIGHT	1350 lbs.	"DAPHNE" Model SD-1A DESIGNED BY: ART SZARAZ BEDFORD, OHIO	WINGSPAN	26 ft. 3 in.
TOP SPEED	149 mph		LENGTH	19 ft. 7 in.
CRUISE	130 mph		HEIGHT	5 ft. 10 in.
LANDING SPEED	45 mph		WING AREA	130 sq. ft.
POWER	85 CONTINENTAL		EMPTY WEIGHT	825 lbs.
PROPELLER	METAL 68/65			



Les deux premiers modèles. Une dizaine a été construite aux USA et au Canada.



Remarque :
Le modèle mesure moins de 150 mm de long, l'envergure dépasse légèrement 200 mm.

Co-rotatif ou contra-rotatif ? JC d'après JCB

JCB a réalisé un Hughes XF 11 Reporter d'après, je crois, un plan de Koutny. On aimerait en avoir des photos, mais on sait que JCB y est allergique ! Le modèle a bien volé, malgré des hélices petites. JCB avait utilisé à l'origine des hélices contra-rotatives et les fins de vol étaient souvent catastrophiques. En passant à des hélices co-rotatives, et en tournant à gauche, l'instabilité des fins de vol est notablement diminuée, sans disparaître totalement.



On sait que c'est la plaie des bimoteurs. On peut penser que le réglage classique d'équilibre du couple est moins sensible à de petites variations de celui-ci et de la puissance des moteurs. Par contre, avec des hélices contra-rotatives, le couple est nul, et la moindre dissymétrie est dangereuse. Les modélistes anglais me l'avaient formellement déconseillé. Je l'ai pourtant pratiqué sur la Crêpe volante, parce qu'elle était totalement sans dièdre, sans trop de problèmes sauf à la fin évidemment, mais

n'ayant pas essayé l'autre méthode, je ne sais pas s'il y aurait eu amélioration, d'autant plus que je n'ai jamais osé remonter à fond !

Même si on fait très attention à remonter de la même façon les deux moteurs, le déroulement ne peut être totalement synchrone et les sauts de nœuds, surtout à la fin, donnent des variations de couple aléatoires.

Pour garder en fin de vol une trajectoire aussi régulière que possible, sinon parfaite, on peut remonter le moteur droit de quelques tours de plus que le gauche. A essayer avec précaution, tout comme un moteur un peu plus long. Mais il y tellement de paramètres variables (longueur, remontage, section) qu'il vaut mieux se tenir à des solutions simples.