

LIPPISCH

Lippisch P12

Comme c'est vous, je me suis décidé pour le Lippisch P12 de Sharkit, c'est vrai qu'il est mignonnet mais que l'on a peu d'éléments sur cet appareil.

Le petit père Alexander nous raconte dans son livre "Ein Dreieck fliegt" la gestation du projet. Celui commença en Mars 1944 avec la définition d'un appareil de recherche avec un propulseur alternatif pour pallier aux carences de carburant pour avion.

Cette originale petite aile volante devait être propulsée par un statoréacteur à carburant liquide (précurseur de celui à poudre de charbon du projet suivant).

Une entrée d'air ovale conduisait au propulseur situé au centre de l'appareil entre les ailes. Celles-ci avaient une surface portante de 130 m² avec un ratio de 1:33.

Afin d'atteindre la vitesse de démarrage du statoréacteur l'avion avait d'office été prévu pour une configuration "Mistel" sur avion porteur.

L'atterrissage devait être effectué, comme pour le Me163, sur un patin escamotable.

Deux versions furent envisagées, pilote assis (Entwurf III) ou allongé sur le conduit d'air (Entwurf IV).

Le bombardement aérien de Juin 1944 sur le LFW fit d'énormes dommages au laboratoire et fit 45 morts parmi les chercheurs de Lippisch.

Celui-ci entama un nouveau projet P13, en allant plus loin dans le choix du carburant pour son statoréacteur.

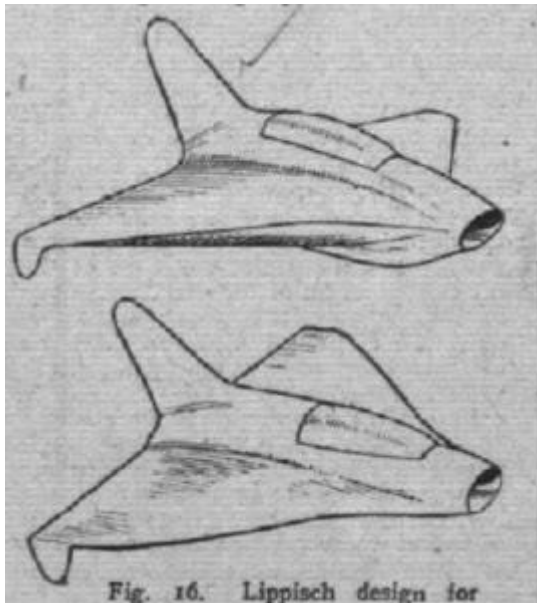
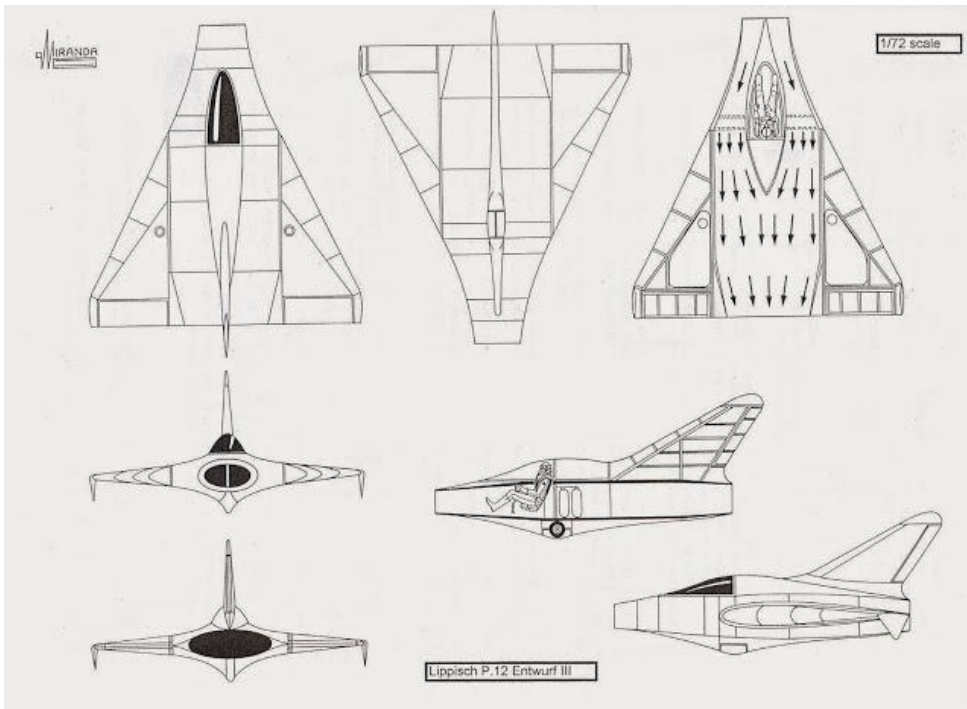
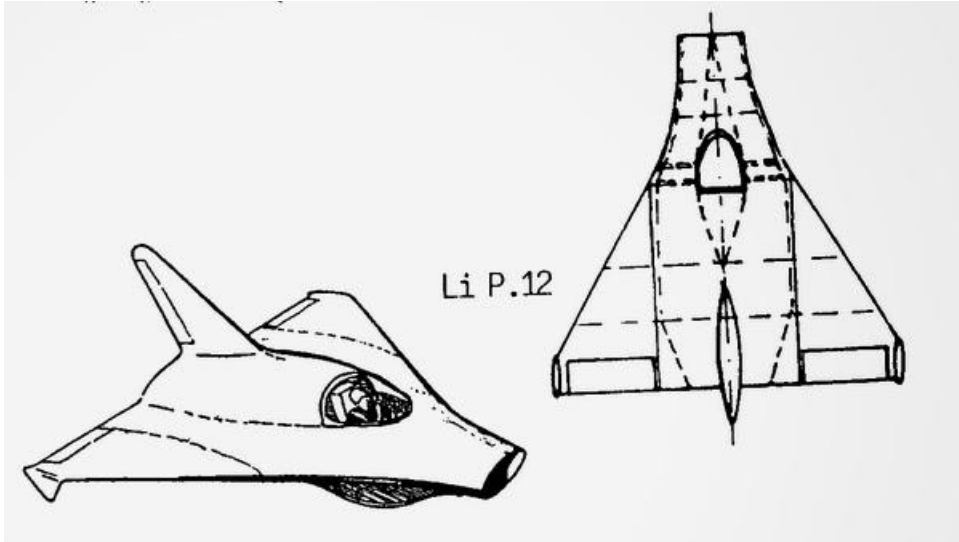
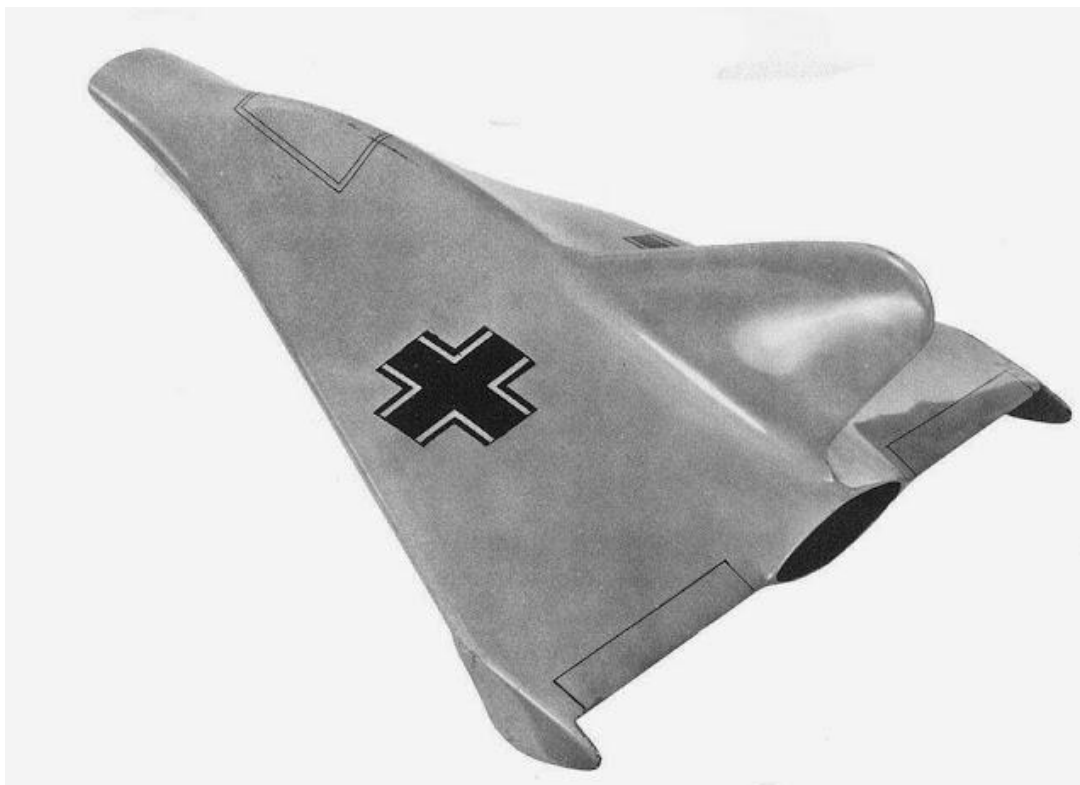
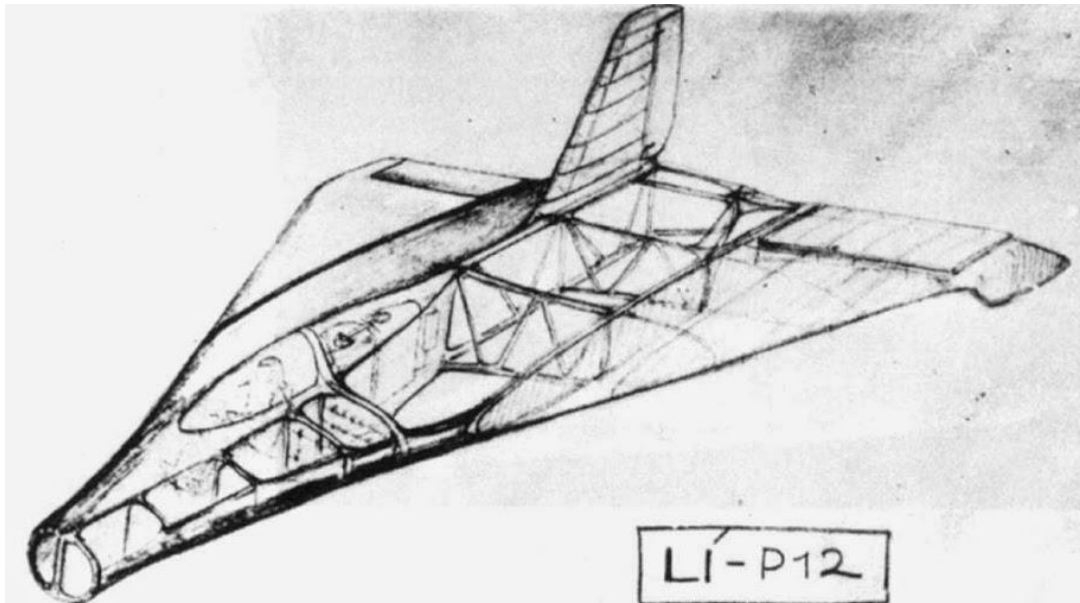
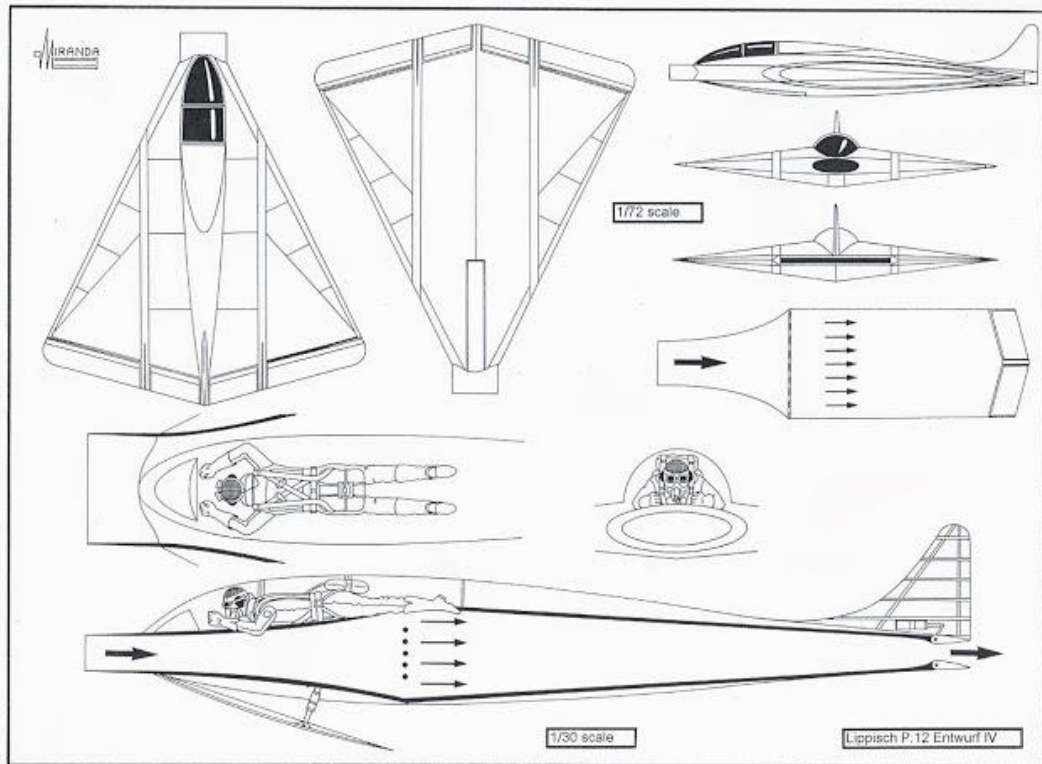
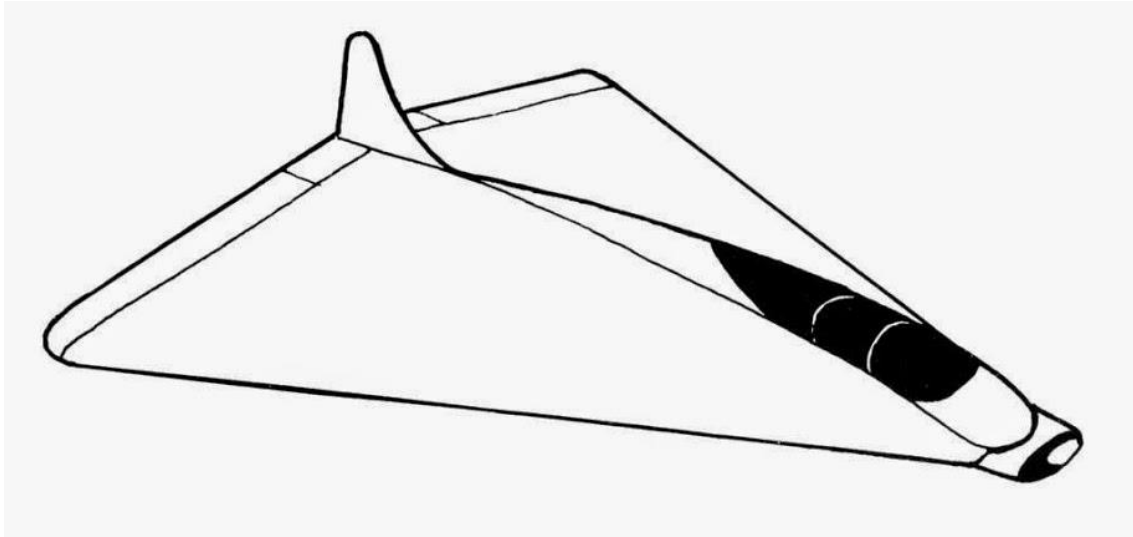


Fig. 16. Lippisch design for

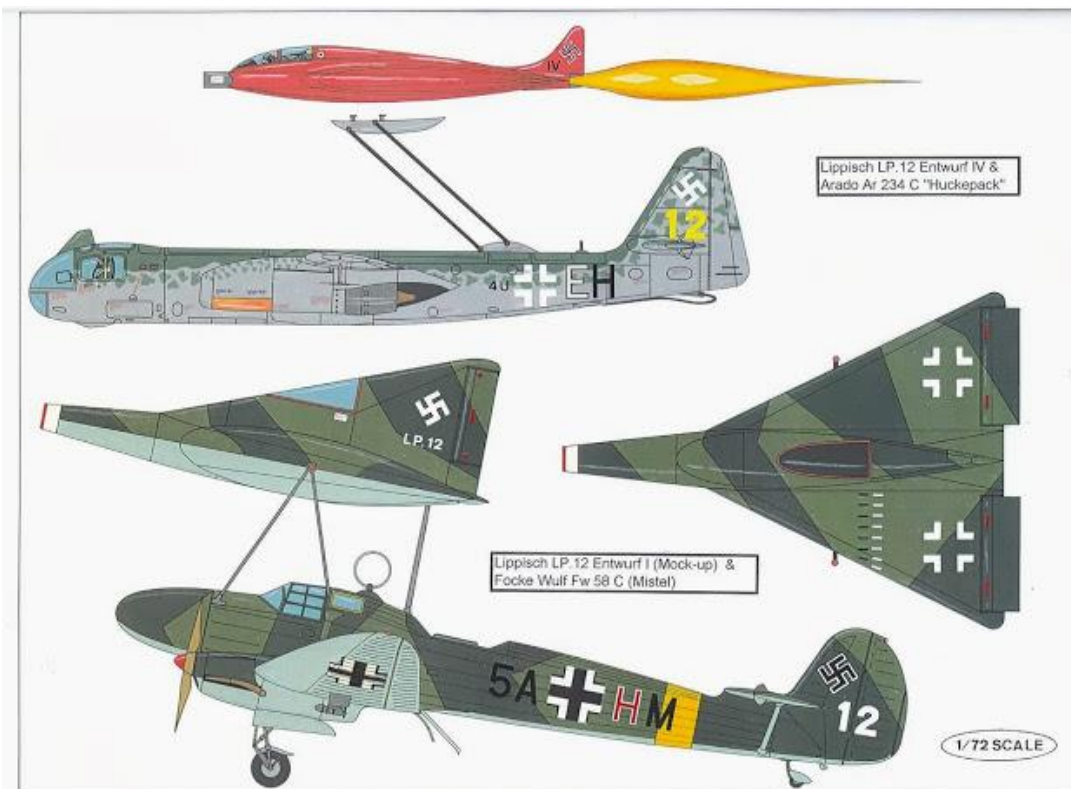
Version pilote assis. Le titre d'avion supersonique est sans doute usurpé, Lippisch n'en fait jamais mention (et certainement une notion pas encore très intégrée en 1944)







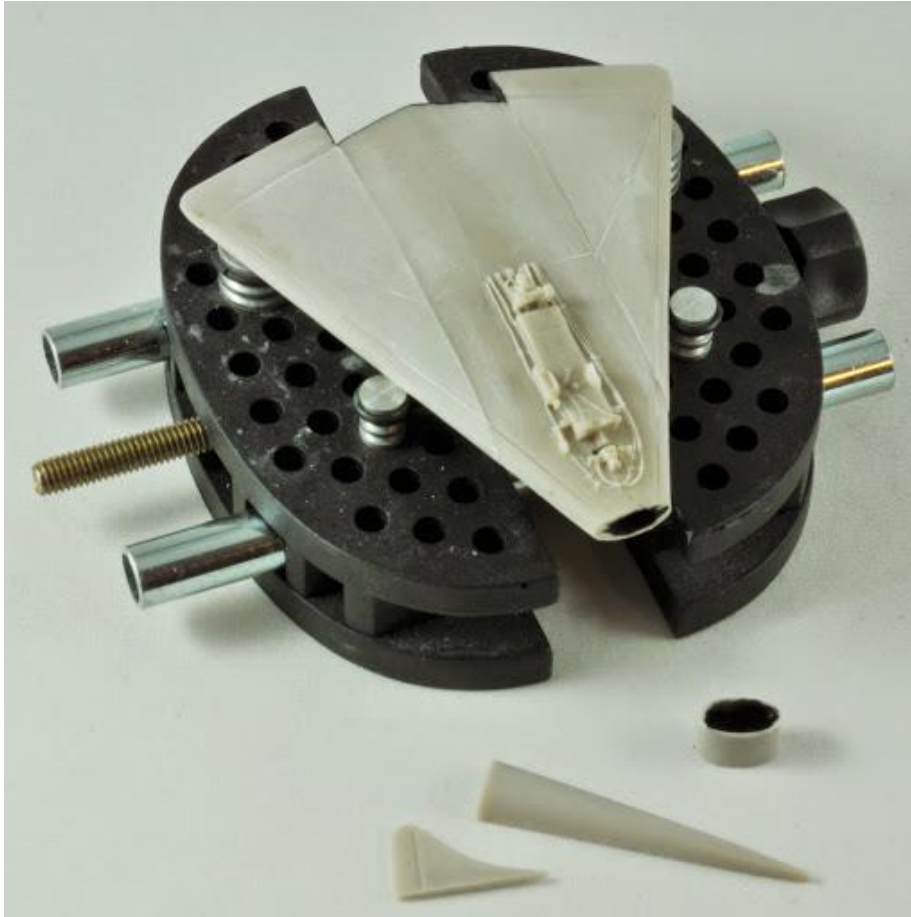
Justo Miranda en a fait les plans avec des détails intérieurs, vu l'avancement du projet, purement hypothétiques.
La maquette de Renaud semble basée la dessus.



L' Arado 234 aurait effectivement fait un chouette porteur, bien que pas bien gros.
 Il y a au final peu de pièces, mais c' est bien moulé, pas de bulle, et la résine Sharkit est un peu souple et facile a travailler.
 Le décarottage a la scie circulaire est assez rapide (ca change du travail de forcat nécessaire au décarottage Antares)



L' intérieur très particulier avec son cockpit allongé, est assez détaillé. Je me demande comment représenter le tout au final, en vol, avec un pilote allongé qui va tout planquer, ou au musée, sur un pylône.



Le fuselage avant ainsi que l'entrée d'air est percée. Un peu de peinture ainsi que sur le futur intérieur de la tuyère pendant que c'est abordable.

Le tout est collé puis dégraissé.

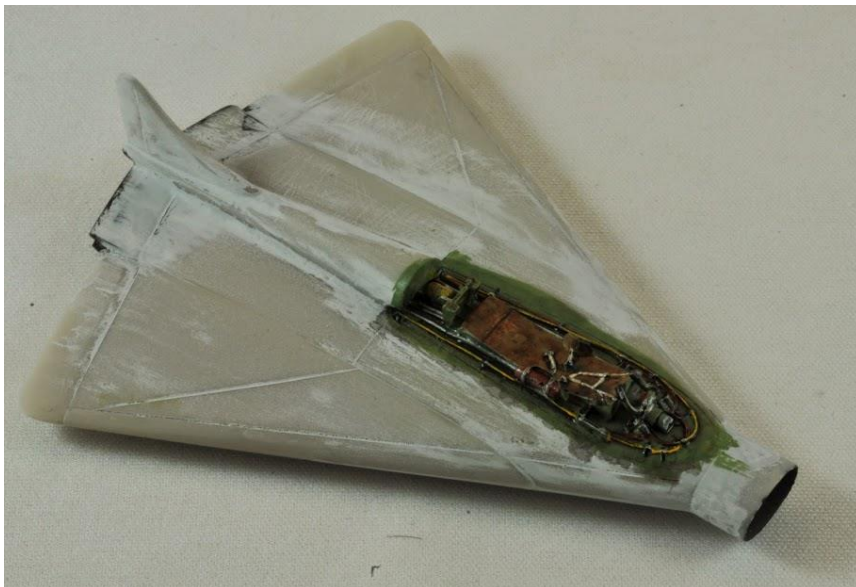
Le montage est quasi terminé, avec un sévère tartinage Sintofereux. Reste à poncer aussi.

J'ai charcuté les articulations d'un pauvre pilote pour qu'il puisse de vautrer dans le cockpit, a

voir si la verrière pourra se refermer.

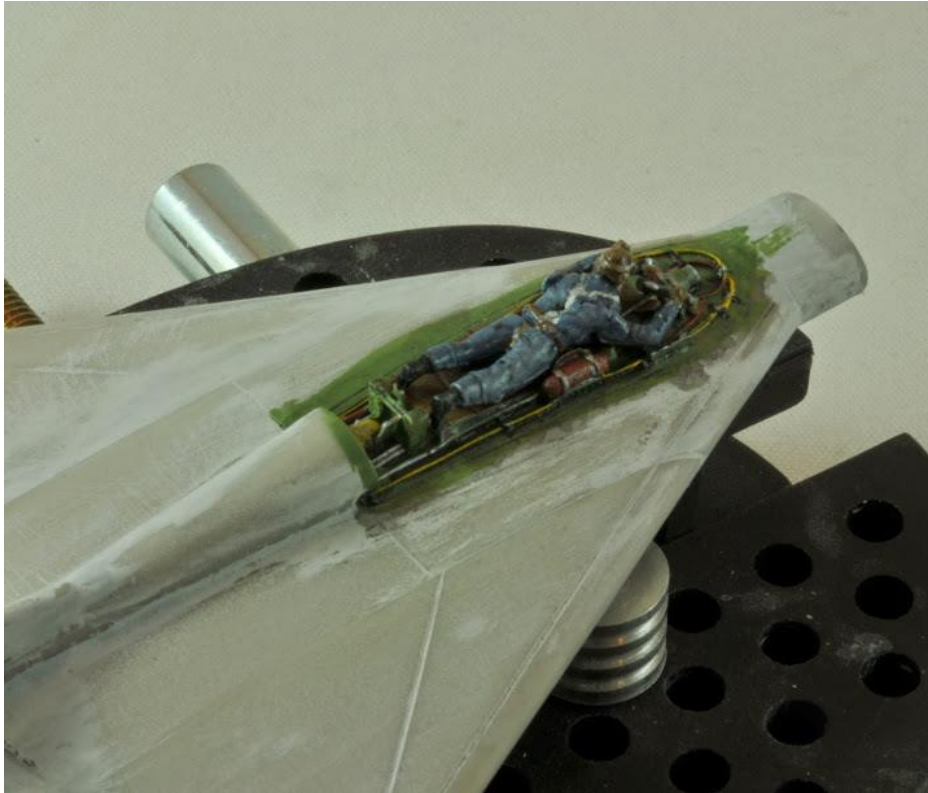


On entame la peinture du cockpit. Un grand bravo a Renaud pour les détails...après un vide bulbeux (c'est un concept) Igorien, c'est un vrai plaisir.



Licence artistique a deux balles ...l'avion ayant volé en 1948, les directives RLM de la guerre n'étaient plus de mise. Pour les puriste les bouteilles d'oxygène allemande de l'époque était bleue...seulement voilà, il faut que ça pète un peu pour que l'on devine quelque chose sous la verrière.

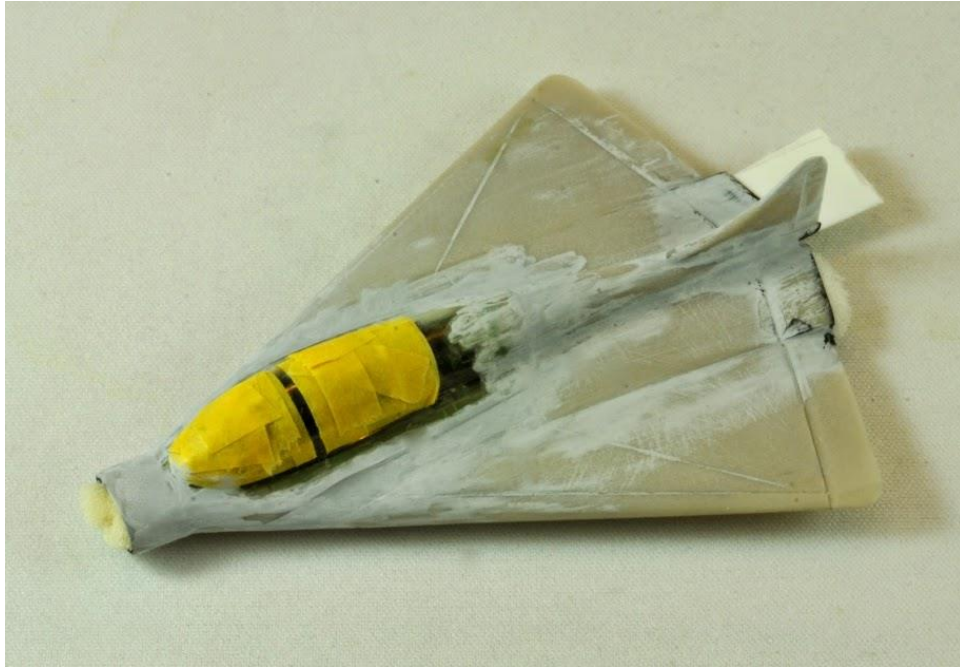
Et puis surtout il faut que cela contraste un peu avec le pauvre pilote. Bon c'est tout petit hein, c'est du 1/72 alors effectivement ce n'est pas une oeuvre d'art.



"Baisse la tête, t'auras l'air d'un coureur!!!"



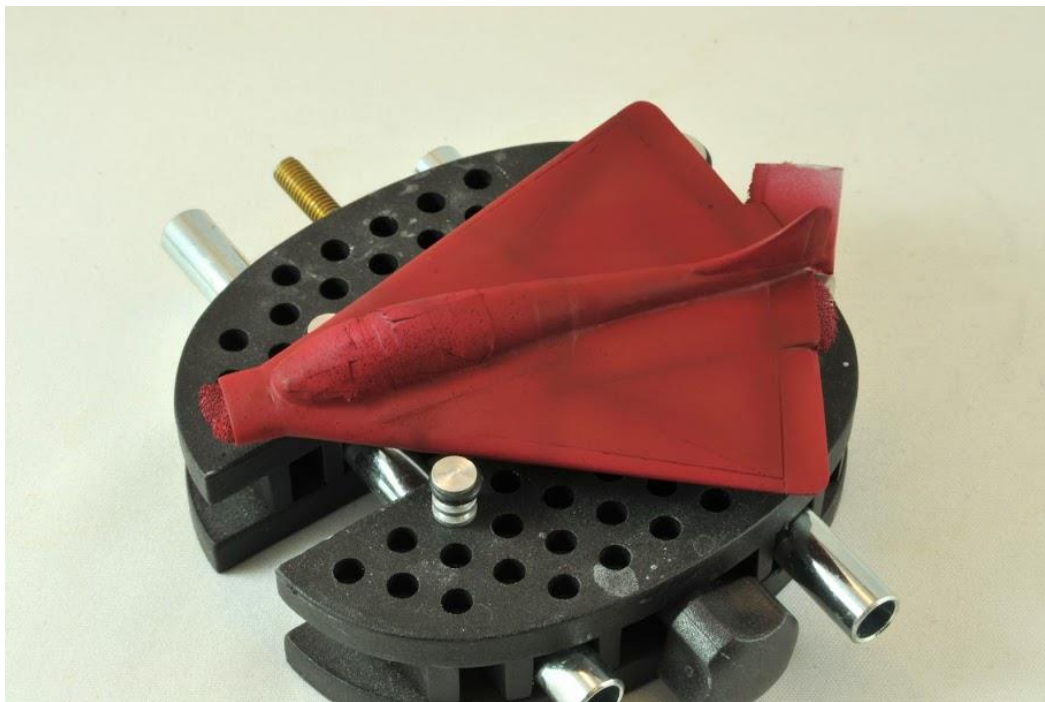
"Oui, mais non, mais attendez!!!!. noooooonnnn!!!"



"Klonnng"

Bon, je l'entend encore marteler de ses petits poings plastiques la pauvre verrière thermoformée.....il devra de calmer assez rapidement je pense.

Bon le but est de refaire l'appareil de la tentative malheureuse de record de vitesse du 14 mars 1948 pour le compte de la nouvelle République (on sait comment cela c'est pitoyablement terminé!). Alors évidemment point de sale symbole du régime précédent, donc il a fallu improviser un volatile facon Zorclub qui rentre dans un triangle.



Le rouge Gunze ne me tente pas du tout et tire sévèrement vers le jaune...je me rabats sur ce que j'ai c'est à dire sur du Citadelte dilué au lave-glace, cette fois ci un poil foncé. J'ai éclairci un peu les panneaux et repris les gravures au noir maxi dilué.

Alors les symboles Zorclub, je vous les faits comment...en noir ou en blanc?(en blanc et rouge je

crains de trop me rapprocher de l' imagerie précédente!)



Bon j' ai demandé gentilement a la Silhouette et elle m' a répondu de go "blanc sur rouge, rien de bouge", bref je la sens sévèrement influencée.

Alors pschitt sous le bidon et cela donne ca



Pas fatalement de bon gout mais au moins c' est net et précis.

Je retiens l' idée de pschitter de nouveau la couleur de base sur le masque pour éviter les infiltrations, c' est nickel.

Sur le dessus, avec cockpit et dérive, cela risque d' être un peu plus rude.

Voilà, celui-ci est terminé.

J'ai voulu représenter l'avion de record qui est présenté sur son pylône à l'entrée du musée aéronautique Miskatonic à Arkham

Depuis le temps qu'il y est, la peinture est, depuis, passablement délavée (si quelqu'un a des photos plus récentes!). Je l'ai représenté tout neuf, peu après sa restauration et son installation. Ici tel que l'on peut le voir dès l'entrée du portail.



Le mannequin/pilote factice, en bleu comme sur l'original, est assez visible à travers la grande verrière.



Le dessous, ce qui est le plus visible pour les visiteurs, à l'entrée.



Le long pylône, qui fait bien dans les 7 mètres en réalité, rend le tout très aérien...mais n'aide pas les visiteurs à voir le dessus de la machine.



La vue qui correspond à une prise de vue depuis la passerelle sud du musée (avec un bon objectif).



Les marquages caches misères appliqués par le musée de chaque côté de la dérive sont scrupuleusement reproduit.

Pour cela je me suis escrimé à reproduire le même incident à savoir transpercer de part en part l'avion en le plaçant sur son pylône (d'où les marquages bidon planquant le trou béant, qui bien entendu n'étaient pas présent sur l'avion lors de la tentative de record!).



Une fois la visite de ce musée exceptionnel les visiteurs repassent devant l'appareil pour rejoindre la sortie.



C'est sans doute la dernière vision qui ont avant de rejoindre l'asile situé juste à côté (par la ligne de métro 42, station Dagon)

