

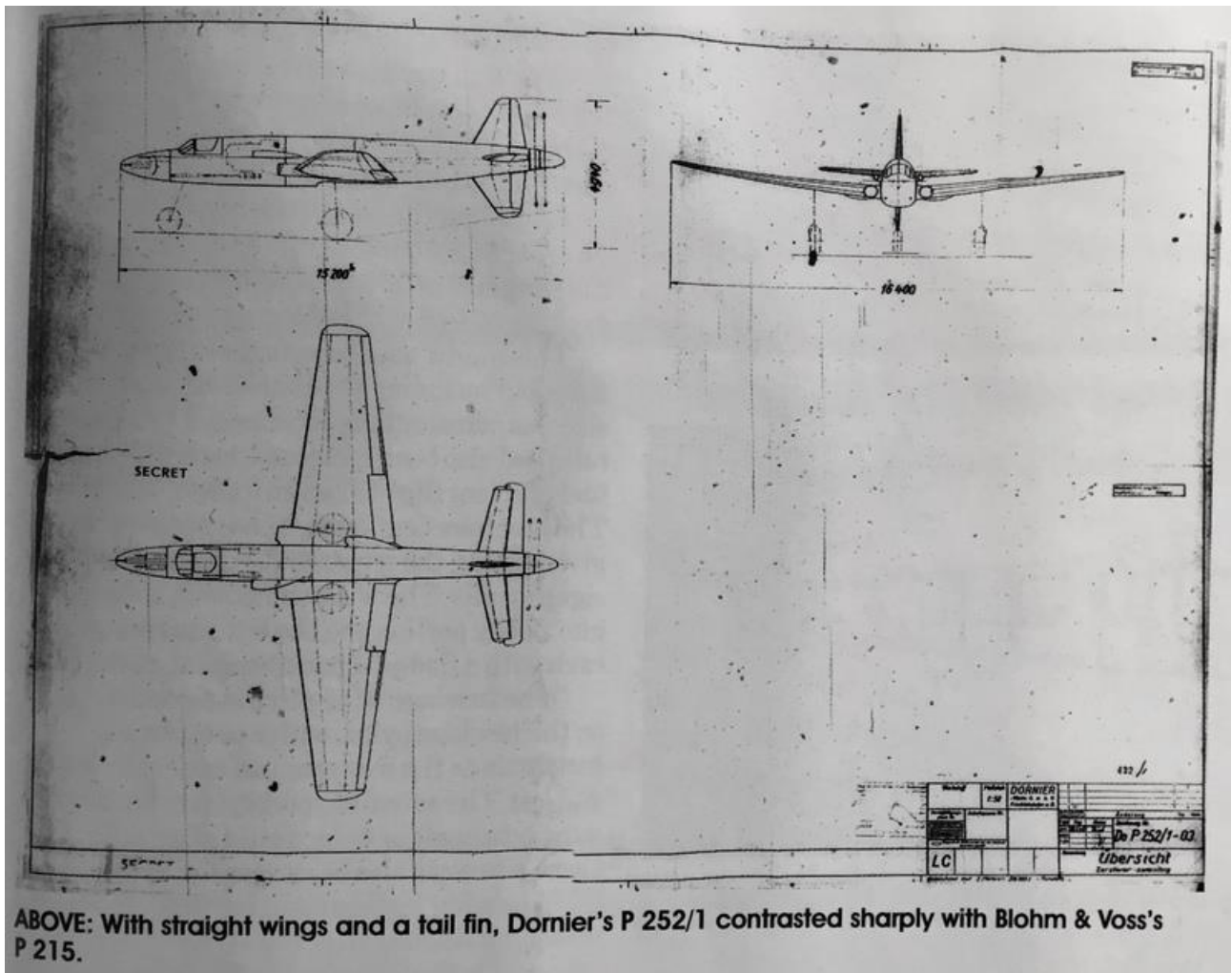


La suite avec le projet Dornier P.252.

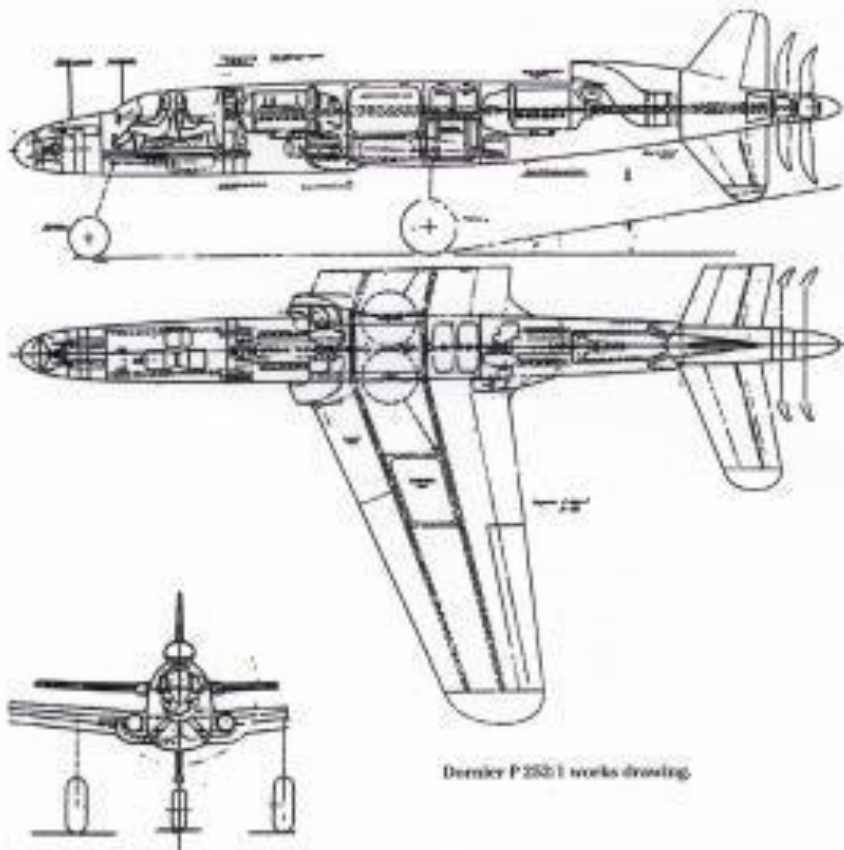
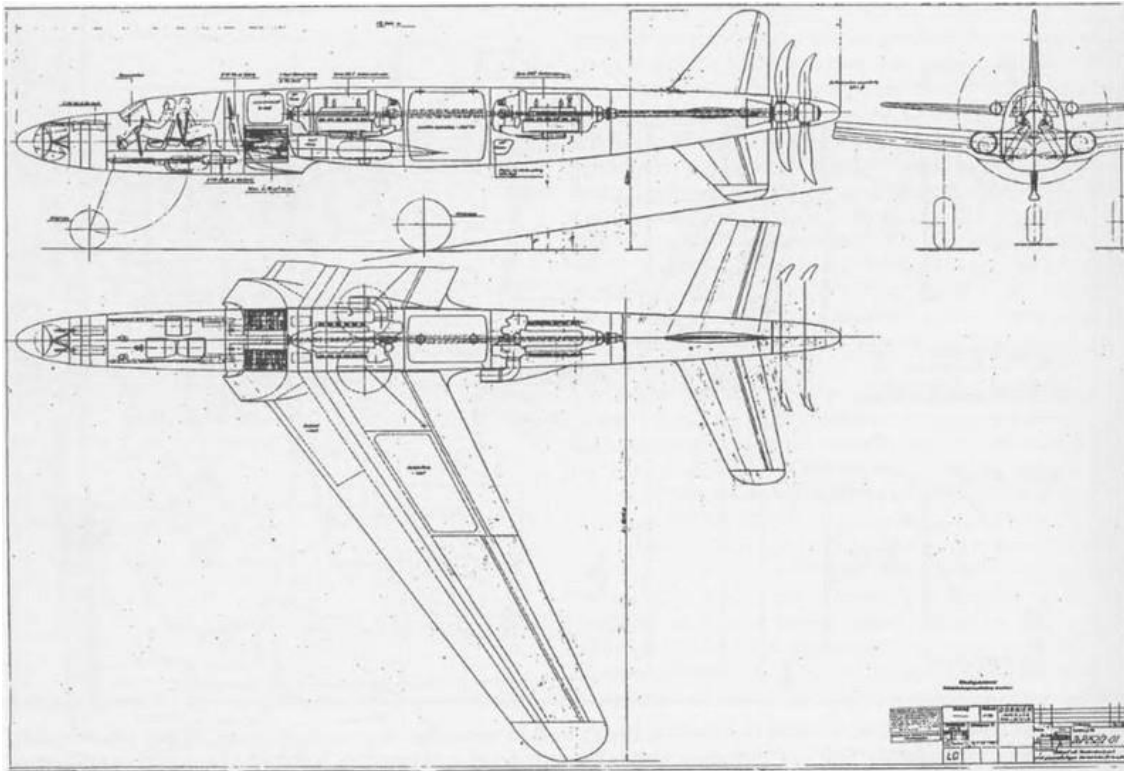
Son Do 335 entrant, difficilement en production, Dornier pensa directement à sa suite.

Le Dornier Do P. 252 fut conçu en 1943, mais fut tout de même proposer plus tard pour l'appel d'offre lancé le 27 janvier 1945 pour le nouveau chasseur de nuit de la Luftwaffe.

Trois études (P. 252/1, /2 et /3) furent effectuées à partir de la conception originale, toutes étaient similaires malgré leurs dimensions légèrement différentes et les formes de plan d'aile. La première étude se caractérisait par une aile droite, la seconde, par une aile en flèche à fort allongement, la troisième par une aile en flèche d'envergure moindre et par une imposante entrée d'air dorsale.



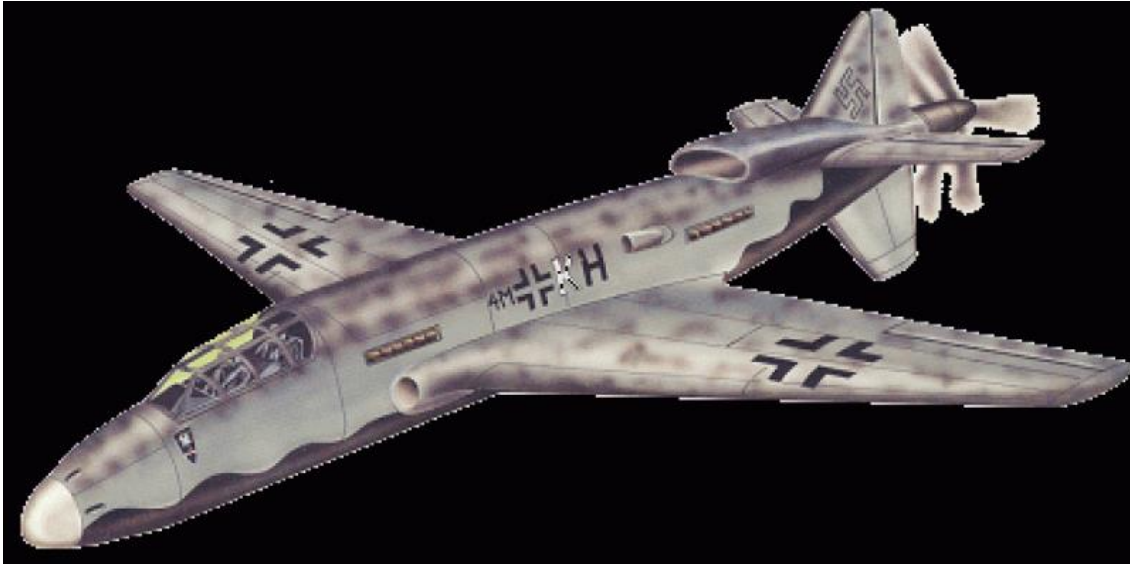
ABOVE: With straight wings and a tail fin, Dornier's P 252/1 contrasted sharply with Blohm & Voss's P 215.



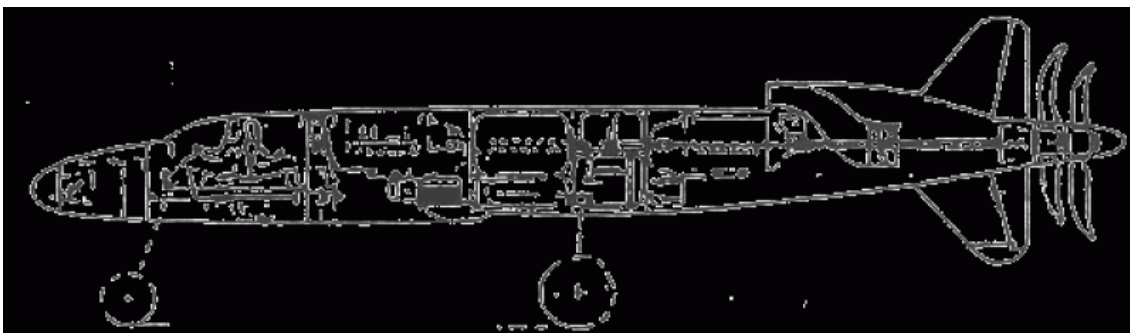
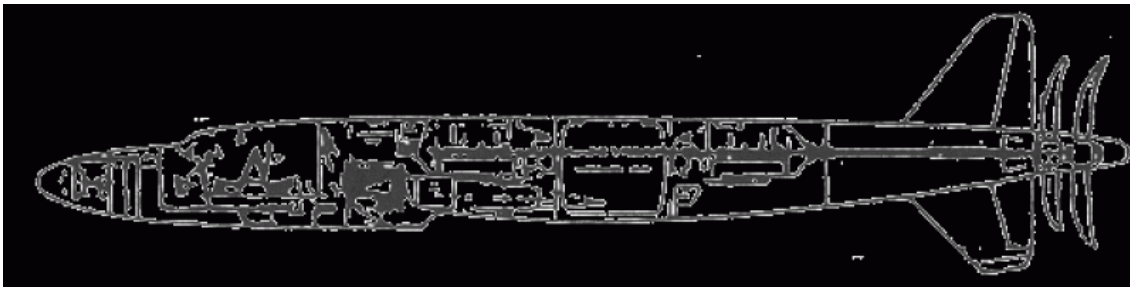
Dornier P.252/3 works drawing.

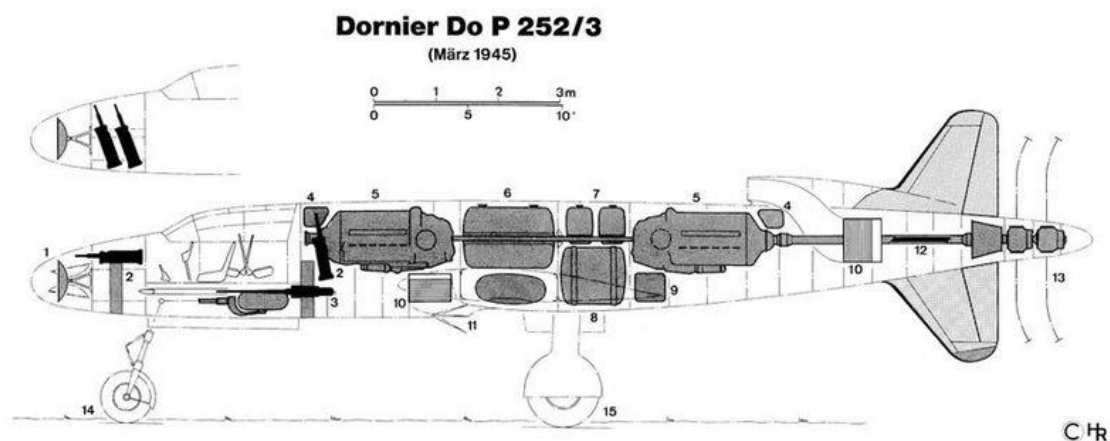
Le P.252/3 avait un long fuselage, avec de la place pour un équipage de trois hommes. Les ailes possédaient une flèche arrière de 22,5 degrés ainsi qu'un léger dièdre. Il possédait deux moteurs à 12 cylindres en ligne à refroidissement par liquide Junkers Jumo 213J (1750 chevaux pour le décollage chacun) avec un turbo-chargeur MW 50. Ces moteurs étaient couplés en tandem, et actionnaient, via un arbre de transmission, deux hélices tripales contrarotatives de 3,2 mètres de diamètre, munies de pales en flèche de 50 degrés. Le moteur avant était alimenté par des prises d'air rondes situées dans les racines des ailes et sur le côté tribord du fuselage,

le moteur arrière était alimenté par une prise d'air située sur le côté bâbord du fuselage. Le modèle P-252/3 possédait aussi une grande prise d'air sur le dessus du fuselage arrière, juste en avant de l'empennage cruciforme.



L'un des avantages de cette conception était que l'empennage inférieur empêchait les hélices de frapper le sol au décollage. Le train d'atterrissage était d'une configuration tricycle, avec le train principal se rétractant dans les ailes, vers l'intérieur, et le train de nez se rétractant vers l'arrière. Un équipage de trois hommes prenait place dans le cockpit situé dans le fuselage avant, le pilote et l'opérateur radar étant assis dos à dos sur la gauche, tandis que le navigateur était assis face à l'avant et à droite du pilote et de l'opérateur radar. Le P. 252 devait posséder un armement important et composé de deux canons Mk 108 de 30 mm dans le nez, deux canons Mk 213C de 30 mm dans la partie basse du fuselage avant et de deux canons Mk 108 de 30 mm en position Schräge Muzik derrière le cockpit. Une antenne radar interne à l'intérieur de la section nez interchangeable était aussi prévue.





Bien qu'il y ait des avantages certains à cette conception, comme une excellente visibilité (en raison du fait que les moteurs et les hélices étaient à l'arrière), l'armement lourd et une bonne endurance (environ quatre heures), l'appel d'offre du 27 janvier ne portait que sur des aéronefs propulsés par réacteurs. Pour cette raison, la conception do P. 252 fut, à contrecœur, abandonnée.

Alors évidemment Tamigawa n'ayant pas eu la décence de se pencher sur le sujet, on se rabat sur le bizarre Unicraftien.....

Et pour vous éviter un saignement rétinien malvenu, je ne vais vous montrer les pièces qu'après deux semaines de ponçage.....

Voilà



Bon, ce n'est même plus une surprise... du bon vieux Unicraft moisi des familles quoi!

Je n'ai plus de stock de papier de verre mais ça avance doucement!!! Il a tout fallu creuser à la fraise boule et il y a encore du boulot!!!!



Rien n'est fourni ou c'est inexploitable alors on bricole console, siège etc etc .. c'est un début pour voir comment tout cela va se positionner!

Ponçage grossier, pour avoir les formes, collage des grosses pièces et re-ponçage jusqu'à ça ressemble à un projet Dornier, j'ai percé les entrées d'air à la Proxon et j'entame le sévère masticage!!!



Mastic, rétractation, mastic, rétractation, mastic.....bon c'est le quotidien spécial Unicraft mais c'est un peu lourdos...je regrette mon Sintofer!!!
La proportion résine / mastic s inverse progressivement.

Je fini le cockpit, masquage fastidieux de la verrière, création et perçage des entrées d'air additionnelles.

Il va falloir que je me penche sur le cas des pipes d'échappement (x4) et des pales courbées (x6). Pffffff!!!



Je continue sur ma lancée avec l Unicraft...passage à l aluminium pour détecter les pétouilles , nombreuses, oblige.
pâte ukrainienne



Reponçage généralisé avant de coller les différents appendices, prises d'air latérales en particulier.

Je considère le machin prêt pour la peinture, pas que la finition soit parfaite mais avec de l'Unicraft je peux passer les deux prochaines années à poncer le biniou (ce n'est pas sale!) sans être satisfait du résultat.

Donc une nouvelle fois recherche d'un camouflage pour camoufler plus l'état des surfaces que l'appareil lui-même.

Je voulais tenter un camo Nachtjäger asymétrique. Les tâchounettes allemandes de nuit étant régulièrement sujettes à l'énigme : « tâches foncées sur fonds clair ou contour clair formant des tâchounettes sur fonds foncé »? Vous suivez toujours.

Préférant le consensus, je vais me taper les deux!!!

Gris foncé pschité à bâbord, et gris plus clair à tribord (« toute! »)

On profite du gris clair dans le godet, prise d'inspiration...et c'est partie pour une première séance de tâchounettes, et comme nous sommes en forme, on continue dans la foulée sur le bidon bâbord.

Nettoyage sur pétard, on recharge en gris foncé, et même punition pour tribord supérieur et inférieur (nouveau vocabulaire marin oblige!).

On souffle, ahhhh, et on sauvegarde au Klir, passque une fois ça suffit!!!
Et on se retrouve avec le Dornier de Batman.



Poursuite sur le Batvionvion avec la grosse galère, de l'hélice, contrarotative. Les pales, sont, après ponçage bien gonflant, mises en forme sur un tube, plongées dans l'eau chaude puis direct bain froid, technique scandinave.

Il faut ensuite les coller une par une sur la casserole arrière, selon le bon angle, la bonne inclinaison et le bon sens de rotation...que de la joie et je ne garantis par la perfection au final!

Confection des 4 séries de pipes d'échappement (la encore une vraie partie de plaisir, j'en ai détruit une pour la peine).

Je m'attaque aux trains qui ne sont pas évident non plus car assez long et devant supporter un poids conséquent.

Et je m'interroge, pour faire un jus sur la pauvre gravure Unicraft (qu'elle couleur sur du noir, gris clair??) ainsi que sur la couleur des traces d'échappements à faire ressortir sur du quasi noir???

Hélices finitos, marquage au pochoir, traînées d'échappement, vernis satiné et démasquage verrière. Petite série pour illustrer le crash du quatrième prototype en mer baltique le 28 mars 1947.



Peu après le décollage de Kiel, test de vol à très basse altitude.



10h47 , les deux Junkers Jumo 213J tournent comme des horloges....

10h49, ces deux saloperies sont tombées en panne simultanément....



L' avion continue en vol plané en perdant lentement de l' altitude



Rien à faire, le pilote se prépare à un amerrissage, toujours agréable dans les eaux tropicales du coin!



Bon une chance, le pilote atteint à ce moment le rebord de ma photocopie qui pendouille hors du studio photo!!!!



Il me reste ces satanés trains d atterrissage à construire à partir de que dalle !!!

Voilà, un Unicraft de plus sur l'étagère.

Bon c'est pas la classe mais on part de loin et je ne vais pas le laisser en endurance poussière, ça démotive. Alors on bricole les trains avec un peu de tout, on renforce avec des tiges métalliques car la pâte à crêpe à base de farine de betterave et ben ça pèse lourd au final, on bricolas les trappes, on peste car (mais pas étonnant vu la configuration) l'engin à une turgescence voir un priapisme manifeste. Donc nous bourrasse la trappe avant du même matériel qui nous les a péter pendant toute la construction (les plombs donc!).

Ah l'a fini!!! Ouf au suivant



J'ai poussé le vice jusqu'à conserver la roulette merdique Unicraft!!



C'est un assez gros bestio au final!

Tout ça pour foutre en valeur une boucle de ceinture du cockpit...je vous jure !!!!!

