



Viper 90 Ikarus

PLAN ENCARTE

DH 88
"Comet"
de L. Buissyne

Tests

- Tribal **Donuts**
- Cloud Dancer 60
Thunder Tiger
- Whistler **Freeair**
- Pilatus B4 **S2G**
- Maxamp **Robbe**



PTIT CŒUR

Un modèle
spécial
St Valentin !





Laurent Buisseyne

DH88 Comet

Splendeur parmi les avions de course mythiques, le De Havilland Comet est un avion qui plait et qui laisse peu d'indifférence sur son passage. Il me fallait au moins ça pour signer ma soixantième création et c'est avec un grand plaisir que je vous le présente aujourd'hui !

Un peu d'histoire

Les courses aériennes ont connu leurs heures de gloire durant les années trente et cela dans le monde entier. Qu'elles soient de vitesse pure ou d'endurance, elles nous ont laissé des chefs d'œuvre dont l'é-

vocation suffit à faire naître la passion : Caudron, Gee Bee ou encore Comet.


En 1933 pour fêter le centenaire de la reine Victoria, Sir MacPherson Roberston propose une course reliant l'Angleterre à l'Australie. Le fameux constructeur anglais, De Havilland, relève le défi en lançant

la construction de trois appareils. En utilisant des technologies nouvelles telles que train rétractable, volets ou hélices à pas variable, De Havilland se forgera avec le Comet une solide expérience qui va s'avérer fort utile lors du deuxième conflit mondial avec la naissance du Mosquito, véritable descendant du Comet. Revenons sur cette course qui sera emportée par le fameux G-ACSS, mieux connu sous son nom de Baptême "Grosvenor House", du nom de l'Hôtel de Mr A.O. Edwards, propriétaire de l'avion. ▶▶




1^{ère} partie

Splendeur parmi les splendeurs !



Quelles lignes harmonieuses !
S'il est un avion qui fait l'unanimité à ce point d vue, c'est bien le DH 88 "Comet"...
Le nez pointu et dépourvu de phare peut vous surprendre, mais il caractérise les modèles évalués en France par Mermoz en 1935. En fait, il y avait sur cette version une toute petite hélice de génératrice dans le nez, qui n'a pas été reproduite ici, car jugée disgracieuse par Laurent.



Ci-contre, une vue écorchée du fuselage. Ce nouveau plan encarté de L. Buisssyne fait bien évidemment d'ores et déjà l'objet d'un nouveau Short Kit RC Pilot (voir page 60-61) qui vous facilitera grandement la vie si vous vous décidez à construire cet avion tout en courbes



Le choix (raisonné !) d'une propulsion électrique a permis de préserver la pureté des lignes... Il serait vraiment dommage de défigurer cet avion avec des pots d'échappement disgracieux, vous ne trouvez pas ?

► Sur les trois Comet engagés, le G-ACSR finira à la quatrième place et le G-ACSP devra abandonner à Allahabad. Après la course, l'avion vainqueur est racheté par le ministère de l'air britannique, il rejoint la R.A.F pour essai, il sera repeint en blanc et portera le numéro de série K5084. Accidenté à deux reprises puis finalement réparé et sauvegardé, le G-ACSS est aujourd'hui conservé à Old Warden en Angleterre. Le Comet immatriculé G-ACSP fut retrouvé en 1979 au Portugal, à l'état d'épave, il est actuellement en cours de restauration à Derby.

Un Comet immatriculé en France ?

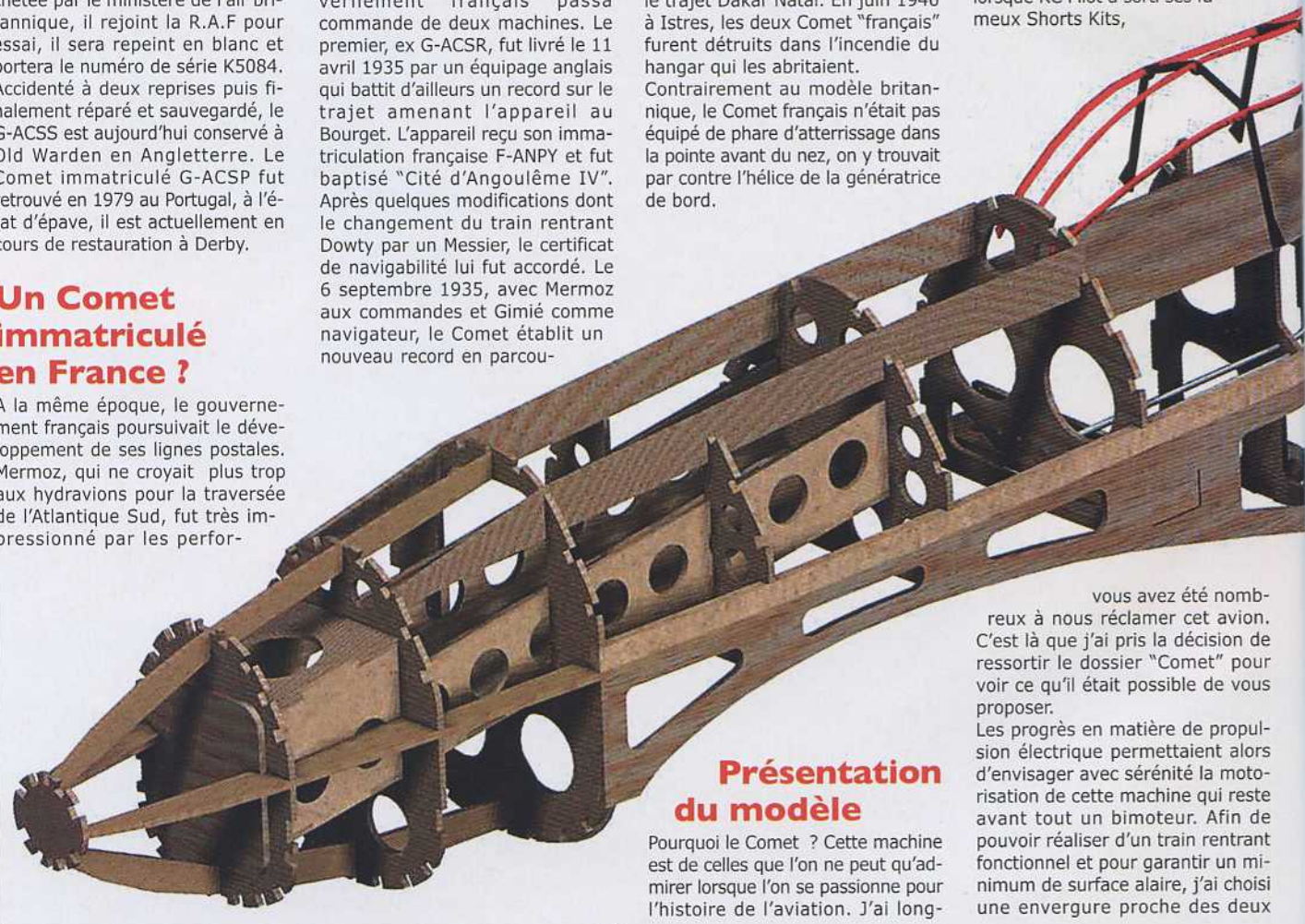
À la même époque, le gouvernement français poursuivait le développement de ses lignes postales. Mermoz, qui ne croyait plus trop aux hydravions pour la traversée de l'Atlantique Sud, fut très impressionné par les perfor-

mances du Comet. Il réussit à convaincre le général Denain, alors ministre de l'air, pour se rendre en Angleterre afin de tester la machine. Devant ses arguments, le gouvernement français passa commande de deux machines. Le premier, ex G-ACSR, fut livré le 11 avril 1935 par un équipage anglais qui battit d'ailleurs un record sur le trajet amenant l'appareil au Bourget. L'appareil reçu son immatriculation française F-ANPY et fut baptisé "Cité d'Angoulême IV". Après quelques modifications dont le changement du train rentrant Dowty par un Messier, le certificat de navigabilité lui fut accordé. Le 6 septembre 1935, avec Mermoz aux commandes et Gimié comme navigateur, le Comet établit un nouveau record en parcou-

rant l'aller-retour Paris-Alger en moins de huit heures.

Malheureusement, la charge utile du Comet ne fut pas jugée suffisante pour le rendre rentable sur le trajet Dakar Natal. En juin 1940 à Istres, les deux Comet "français" furent détruits dans l'incendie du hangar qui les abritaient. Contrairement au modèle britannique, le Comet français n'était pas équipé de phare d'atterrissage dans la pointe avant du nez, on y trouvait par contre l'hélice de la génératrice de bord.

temps hésité à franchir le pas, cette machine est belle mais la surface alaire n'est pas des plus généreuse et les cordes au saumon ne sont pas bien grandes. Et puis lorsque RC Pilot a sorti ses fameux Shorts Kits,



Présentation du modèle

Pourquoi le Comet ? Cette machine est de celles que l'on ne peut qu'admirer lorsque l'on se passionne pour l'histoire de l'aviation. J'ai long-

temps hésité à nous réclamer cet avion. C'est là que j'ai pris la décision de ressortir le dossier "Comet" pour voir ce qu'il était possible de vous proposer.

Les progrès en matière de propulsion électrique permettaient alors d'envisager avec sérénité la motorisation de cette machine qui reste avant tout un bimoteur. Afin de pouvoir réaliser d'un train rentrant fonctionnel et pour garantir un minimum de surface alaire, j'ai choisi une envergure proche des deux

