



# TWINSTAR XL

C'est en 1999, un an après sa sortie dans le commerce que j'achetai mon premier TwinStar pour le fiston ! Après une formation sur moto planeur, ce bimoteur allait lui permettre de progresser rapidement. En 2009, cherchant un modèle susceptible d'emporter du matériel de mesure type EagleTree (on ne parlait pas encore de télémétrie intégrée aux radios), j'achetais la version EPP.



Quitte à emporter du matériel, autant laisser les 2 speeds 400 dans le carton et monter 2 brushless un peu plus vitaminés. Pour avoir un peu de volume d'emport dans le fuselage, je l'ai élargi de 30 mm... d'où son nouveau nom de baptême : TiwnStar XL. La découpe des autocollants du kit permet facilement ce changement d'état civil. Ces quelques millimètres donnant de l'assise au stabilisateur, j'en profitais pour le rendre démontable.

Le premier vol fut une formalité, et l'embonpoint du fuselage donnait un air plus réaliste... par contre ce même embonpoint devenait un peu gênant pour lancer le modèle à la main ! Pas de doute, il lui fallait un train d'atterrissage. Un petit tour sur le net me fit découvrir le Skylander SK-105 doté d'un train tricycle caréné, de quoi donner un air « semi maquette » à mon bimoteur !

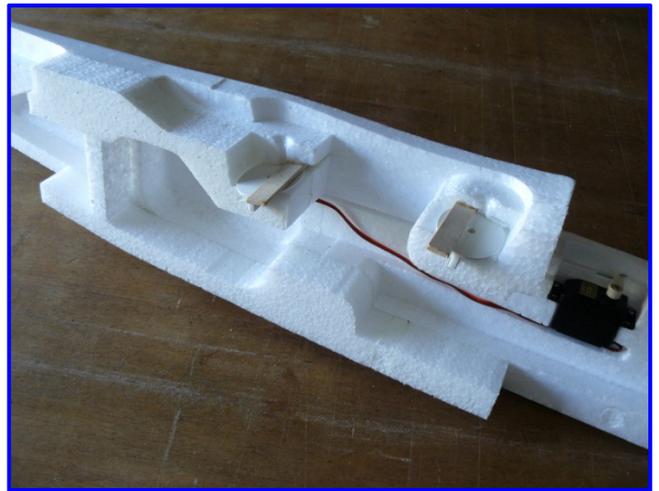


*Le Skylander SK-105 à l'étude depuis 2001, doit faire son premier vol en 2012. Il est produit par GECI Aviation à Chambley-Bussière en Lorraine.*

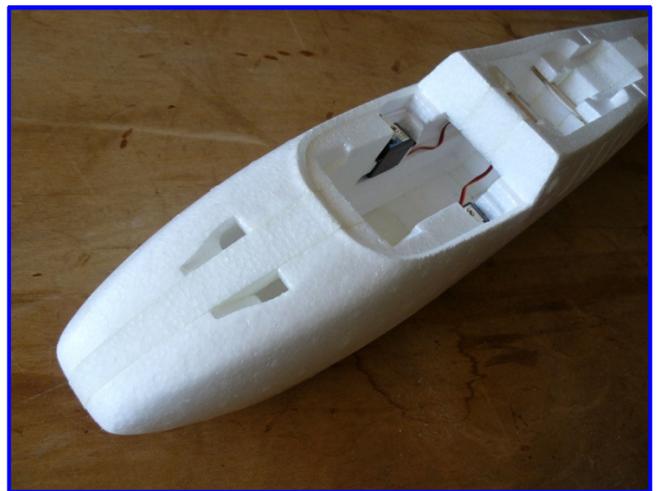
Image site [www.geciaviation.com](http://www.geciaviation.com)

Multiplex commercialise maintenant le TwinStar en version brushless, pour un peu de travail supplémentaire, vous pouvez lui offrir le réalisme qui lui manque ... alors, n'hésitez pas suivez le guide !

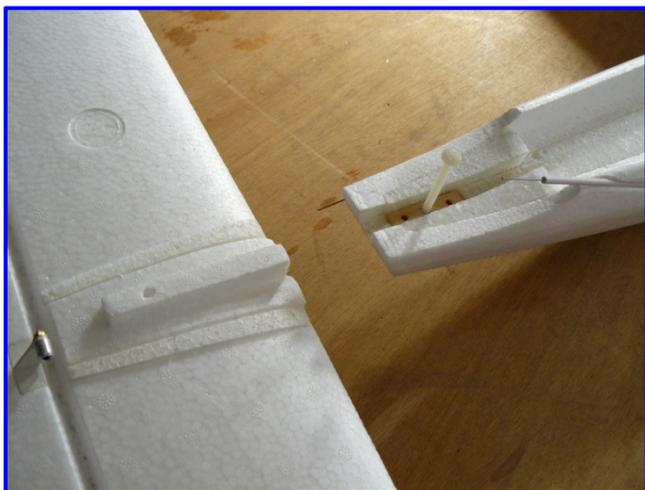
## Un costume XL pour le fuselage !



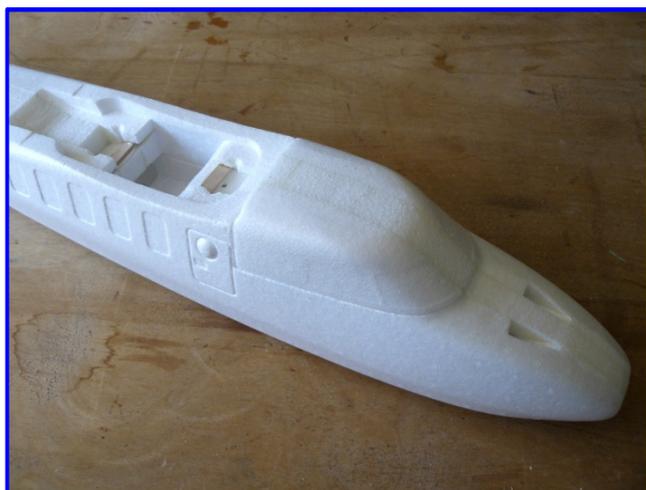
Le fuselage du TwinStar est livré en deux coquilles à assembler, il est donc facile de tracer son contour (extérieur et intérieur) sur une plaque d'EPP de 30 mm. Inutile de prévoir une plaque de la longueur du fuselage car cette pièce est en 4 morceaux : la partie centrale, de la fin de la verrière jusqu'à l'embase de la dérive, le nez, l'arrière et la verrière. Pour couper ces pièces, un fil chaud n'est pas indispensable, une scie électrique à lame fine fait très bien l'affaire. Coller en premier la partie centrale sur une demie coquille et mettez en place les fixations d'aile en les renforçant avec une languette de CTP 30 / 10<sup>ème</sup>.



Affinez ensuite les pièces avant et arrière puis collez l'ensemble en callant le fuselage de manière à le garder bien droit.



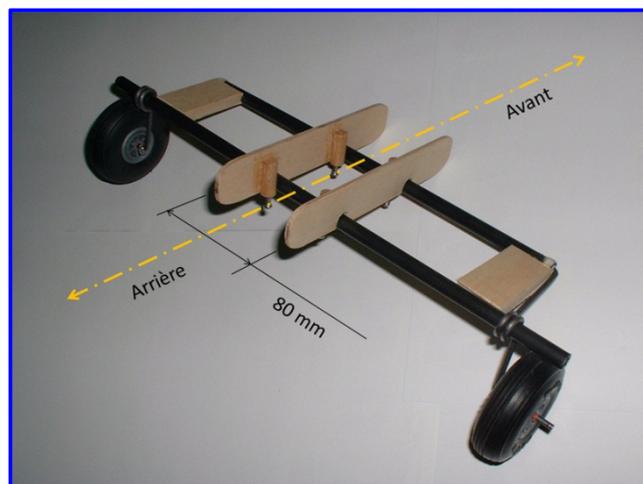
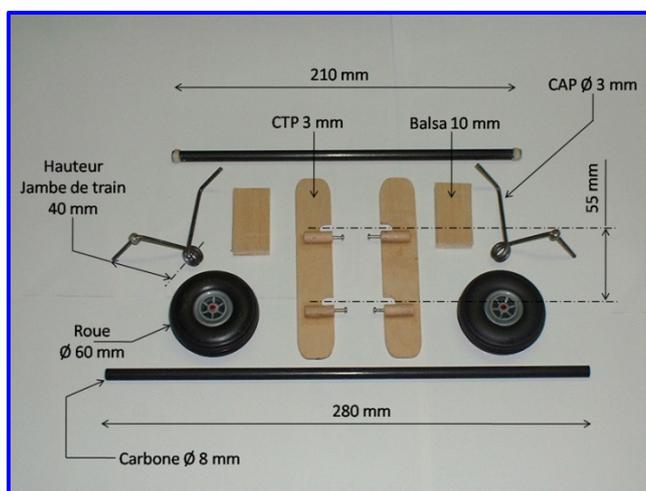
Quelques chutes d'EPP sont nécessaires pour reprendre l'assise du stabilisateur qui peut rester démontable en utilisant une vis nylon et un écrou collé sous une languette de CTP au fond du fuselage. Pour mettre en place la dérive, il faut également découper deux pièces en EPP pour reprendre la largeur manquante.



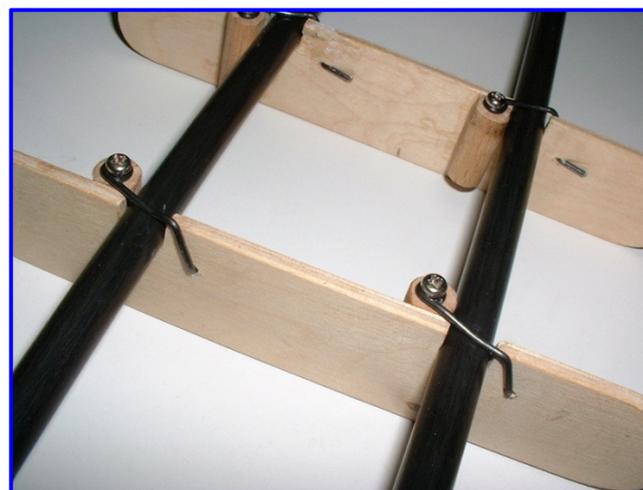
Terminez par la verrière, qu'il faudra couper en deux dans un premier temps. Avant de coller, ajustez les 3 parties en vérifiant qu'elles reprennent bien la forme du fuselage et que le système de verrouillage est correctement aligné.

Comme vous avez pris la précaution de laisser un peu de matière en plus tout le tour de la pièce centrale, il ne reste plus qu'à terminer le travail par un ponçage soigneux !

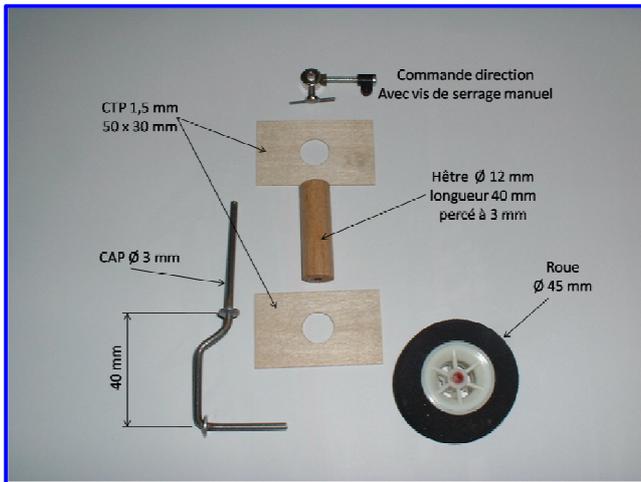
### Trois pantoufles pour le Twin !



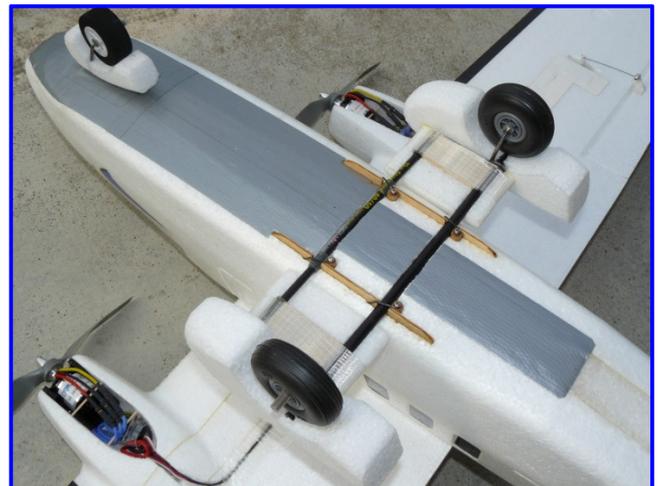
Commencez par confectionner toutes les pièces nécessaires, utilisez du tube de carbone assez épais pour supporter les atterrissages peu académiques ! Les jambes de train en CAP 30 / 10<sup>ème</sup>, s'enroulent sur le tube le plus long (qui est en arrière par rapport au fuselage) et rentre dans le tube avant. Le tube le plus court est manchonné par autre tube en plastique pour recevoir la CAP. Il est nécessaire de ligaturer les extrémités des tubes pour qu'ils ne se fendent pas.



Deux pièces en CTP 30 / 10<sup>ème</sup> seront collées sous le fuselage, le verrouillage des tubes de carbone se fait par 4 épingle en CAP 15 / 10<sup>ème</sup>. Le train reste ainsi démontable, donc réparable plus facilement au cas où... et l'on conserve la possibilité de pouvoir monter des flotteurs.



Le train avant est orientable en le reliant au servo de direction situé sous la verrière. Il est également démontable en desserrant la vis qui bloque le palonnier sur la jambe de train. Les deux plaquettes en CTP 15 / 10<sup>ème</sup> prennent en sandwich l'EPP sous le nez de l'avion et donnent donc de la solidité à la roue avant qui peut être fortement sollicitée en cas de sortie de piste.



L'implantation de l'ensemble dans le fuselage demande un peu de minutie pour percer droit l'axe du train avant et fraiser l'emplacement des supports du train principal.



On termine le travail en découpant selon ses goûts des carénages de roues dans des chutes d'EPP. Le carénage et son prolongement jusqu'au fuselage sont collés ensemble et le tout est simplement fixé par du scotch sur les tubes de carbone du train.

Si vous optez pour le carénage avant, une épingle en CAP 15 / 10<sup>ème</sup> soudée sur celle du train permettra sa fixation.

On peut également ne caréner que les moignons d'aile et habiller les jambes de train avec quelques tubes, fils et LED pour simuler amortisseurs, freins et phares d'atterrissage.

## Escale en Norvège pour le TwinStar XL de CACH37 Airline !

Un bimoteur réaliste, avec un train pour de beaux décollages, des posés avec roulage, dégagement en bout de piste, taxiage jusqu'au parking... Un fuselage aux formes semi maquette avec du volume pour emporter du matériel de télémétrie, de vidéo, de vol en immersion... Voilà de quoi donner une autre dimension à un modèle qui depuis de nombreuses années nous donne toujours autant de plaisir à le faire voler !



**Gérard PURET**

