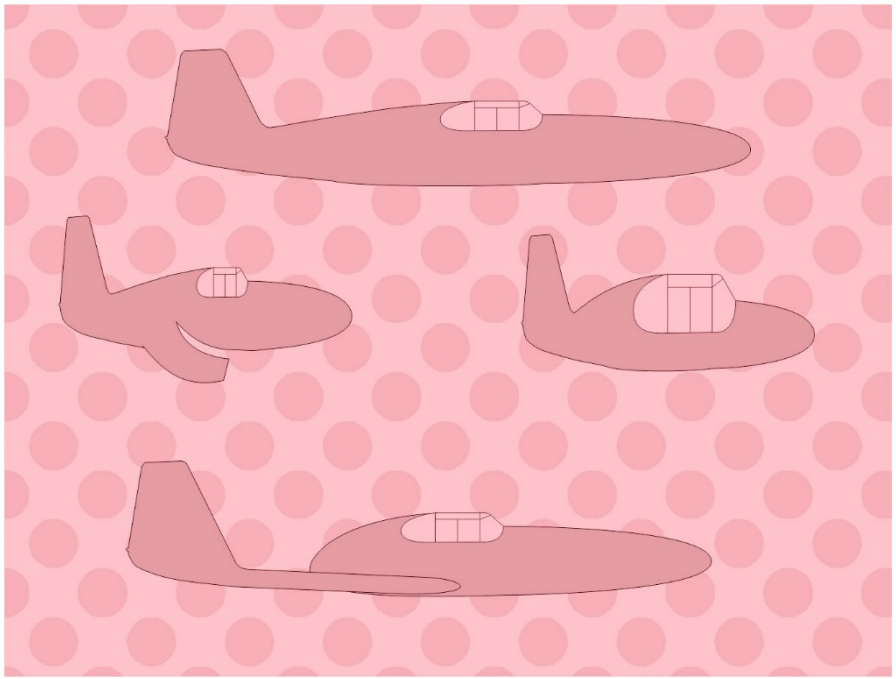
Mustangs rêveurs

Délirer avec mes aéro-profils préférés



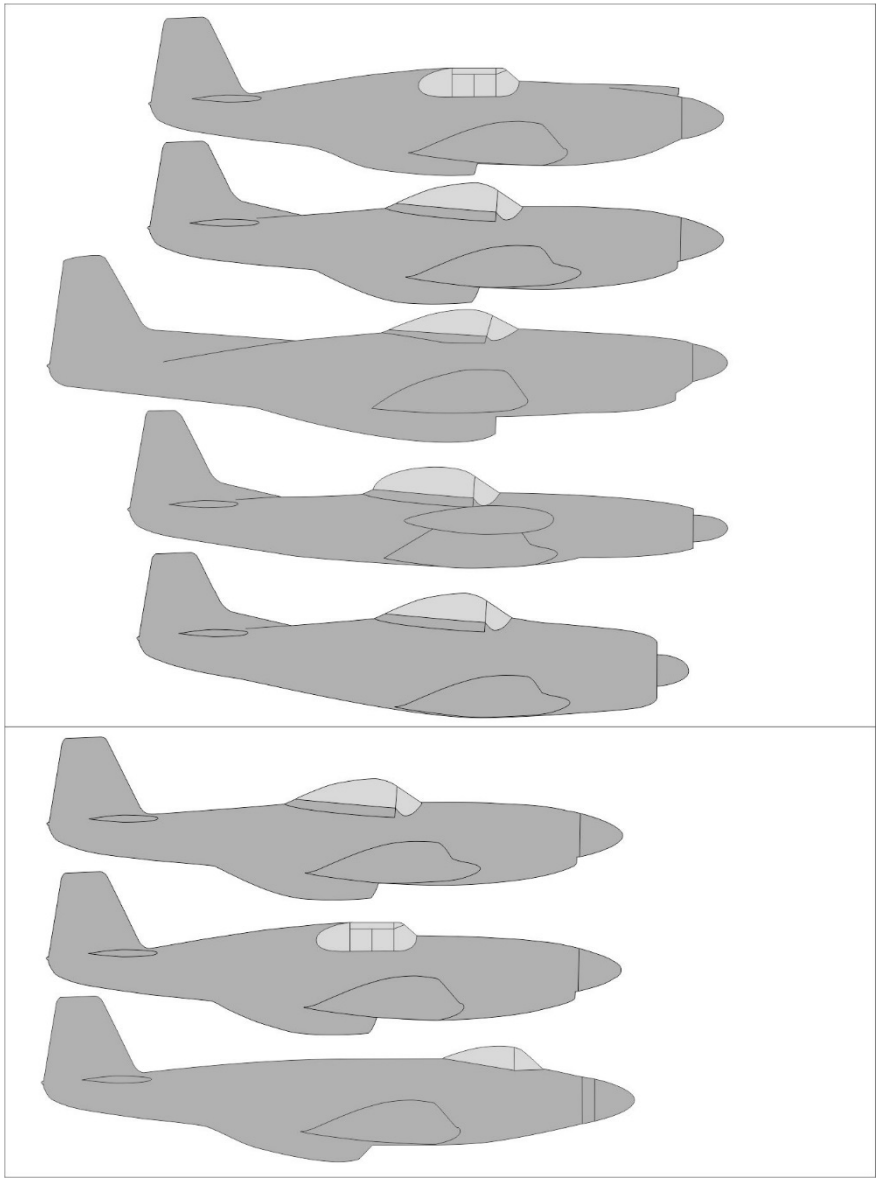
(Tof-Tof, 2017)

Comme, au sujet des avions bipoutres, le gros ouvrage semi-historique « Fantômes fourchus » a été suivi par le disjoncté petit volume « Fantômes biscornus », maintenant : en matière d'avions Mustangs ce petit livre déjanté est la suite du gros livre semi-historique « Mustangs Virtuels », assumant maintenant la fantaisie joueuse, en lieu et place d'un partiel sérieux à tort pensé obligatoire.

Démilitarisation

J'aime pas le réalisme patriotique : « *Premier des Mustangs, le A-36 Apache était un brillant avion d'attaque au sol, mitraillant/explosant très bien les convois de fuyards ; puis le P-51D a été le meilleur escorteur de bombardiers pour le pilonnage incendiaire des cités ; plus tard, le bimoteur P-82 Twin-Mustang devait renforcer les glorieux bombardiers atomiques vitrifieurs, et il a obtenu le premier « kill » (« victoire » !) de la guerre de Corée ; enfin, le Turbo-Mustang anti-insurrection était un excellent candidat au bombardement des villages vietnamiens résistant à l'écrasement – la version à moteur en étoile, géniale pour attaquer de la mer, restant quant à elle un magnifique projet. Ô Gloire pour la patrie !* »

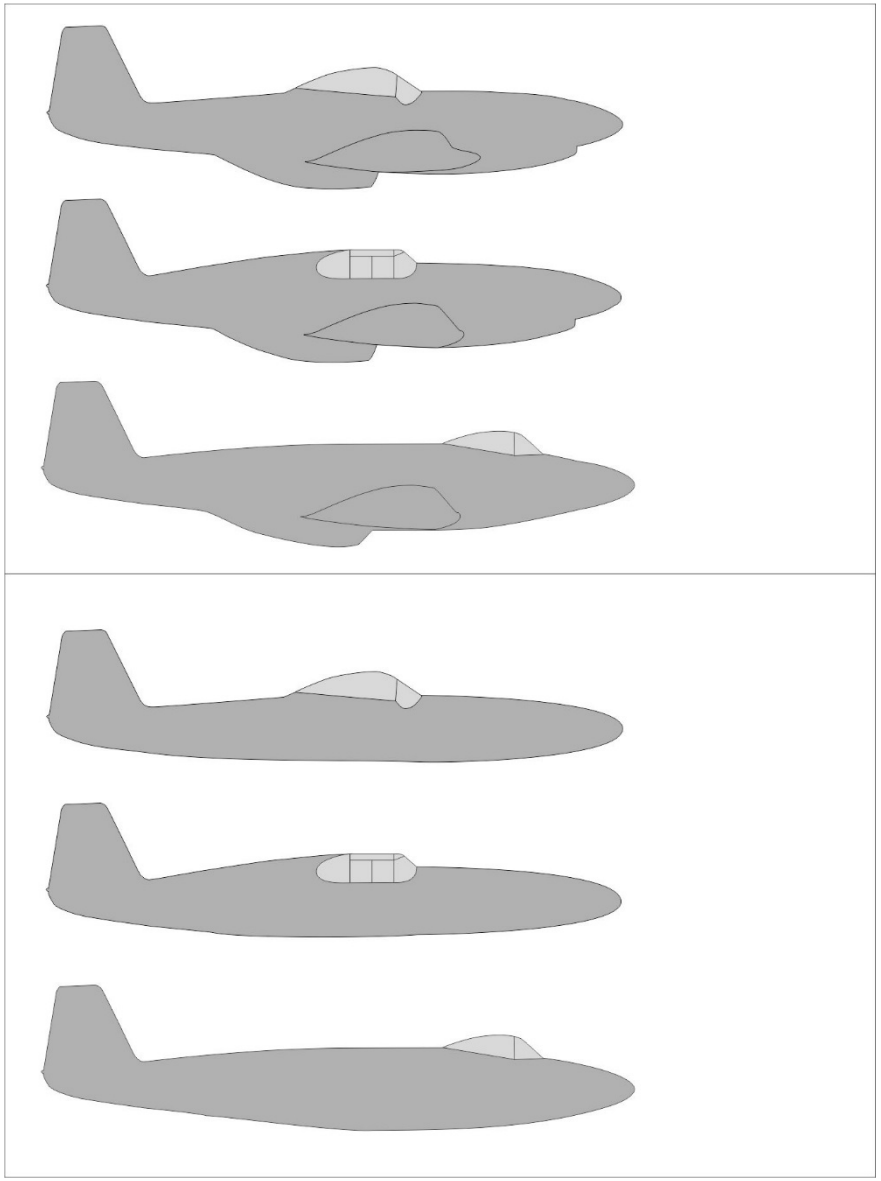
Pris de vomissements à l'écoute de ce roman va-t'en guerre, je présente ici une toute autre histoire : « Le P-51D-5 était un joli avion raté, complètement instable, incontrôlable, mais ce n'est pas grave du tout puisque c'est l'esthétique qui compte, pour les avions de papier (même pas plié, sans vouloir voler). Ce qui est rigolo, c'est qu'une version « à l'ancienne », P-51B, avait une canopée en « cage à oiseau » donnant une toute autre allure. Enfin, la version FTB s'amusait à avancer beaucoup le cockpit pour donner un look très différent aussi. L'ensemble constitue comme une panoplie de petits changements dégradés, plaisante quand on a un esprit de collectionneur. »



Dé-machinisation

Peu m'importe que le pétaradant moteur Allison ait été remplacé par un moteur Merlin puis turbopropulseur Dart ou moteur Griffon ou Pratt & Whitney, au contraire je cachais les très vilains collecteurs d'échappement pour gaz brûlés, mais je peux aller encore bien plus loin en ce sens. D'abord, oser virer l'hélice, scie circulaire dangereuse, inutile pour moi… Puisque les freudiens (obsédés sexuels diplômés) voient un symbole phallique obscène dans mes profils de petits avions, j'ose comme une circoncision inverse (ou érection inverse), en faisant disparaître l'hélice en la soudant au nez. De même on peut enlever le stabilo, qui n'apparaissait pas sur le profil de Twin-Mustang (car situé en interne entre les deux fuselages), sans que cela gêne. Et puis l'ouverture de verrière n'est plus nécessaire, il ne s'agit pas d'avions pilotés (dans mon esprit) mais de jolis objets, ou visages, avec la verrière pour œil.

Ensuite, puisque je choisis d'oublier le moteur, et sa surpuissance en surchauffe, je n'ai plu' aucun besoin des écopes refroidissantes, ce qui nettoie les profils, les affine. Enfin, comme je me focalise sur les profils ici, les ailes n'ont plus aucune importance et peuvent être supprimées, il s'agit d'images inspirées d'avions, pas de machines volantes. (On pourrait dire aussi que c'est un peu comme les jolis fuselages de bimoteurs Comet 1, Whirlwind, Me-262).



Rendre mignon

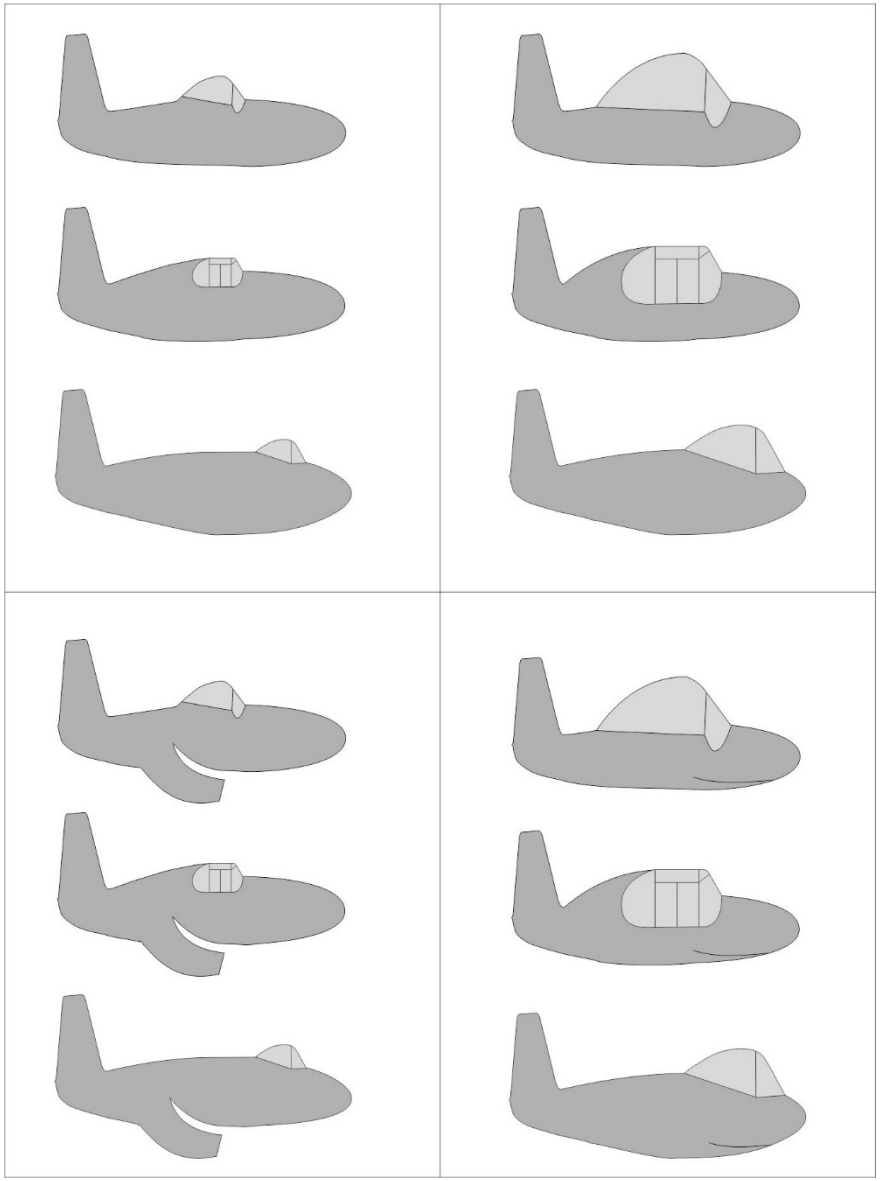
Comme des artistes talentueux (dits caricaturistes) me l'ont fait adorer, il est possible de grandement améliorer le caractère adorable des profils Mustangs en les compactant. Soit augmenter les hauteurs en « gros joufflus », soit réduire les longueurs en « petits bambins ». Personnellement, je n'ai pas le talent créateur nécessaire pour inventer brillamment, mais avec mon logiciel de dessin vectoriel (maintenant Corel Draw Home X7, merci), je peux jouer dans deux directions automatiques, successives :

– diminuer les longueurs de 50% pour en faire d'ingénus petits à chérir ;

– grossir de 200% la verrière-œil pour donner à ce visage davantage de personnalité, avec moins un aspect « gros-nez » disgracieux.

A posteriori, il peut toutefois être regretté l'ablation de l'écope ventrale, qui pouvait donner un joli sourire. C'était autrefois classé inimaginable aberrant mais depuis le film Walt Disney « Planes », c'est devenu un grand classique, quasi normal pour les enfants (donc pour les futurs adultes).

Sans s'embarrasser de cette grosse protubérance en forme de menton, on peut aussi employer une longue bouche sous l'avant, façon chien-chien, brave toutou. C'est moins rigolard humain, mais il y a une personnalité gentille, agréable.



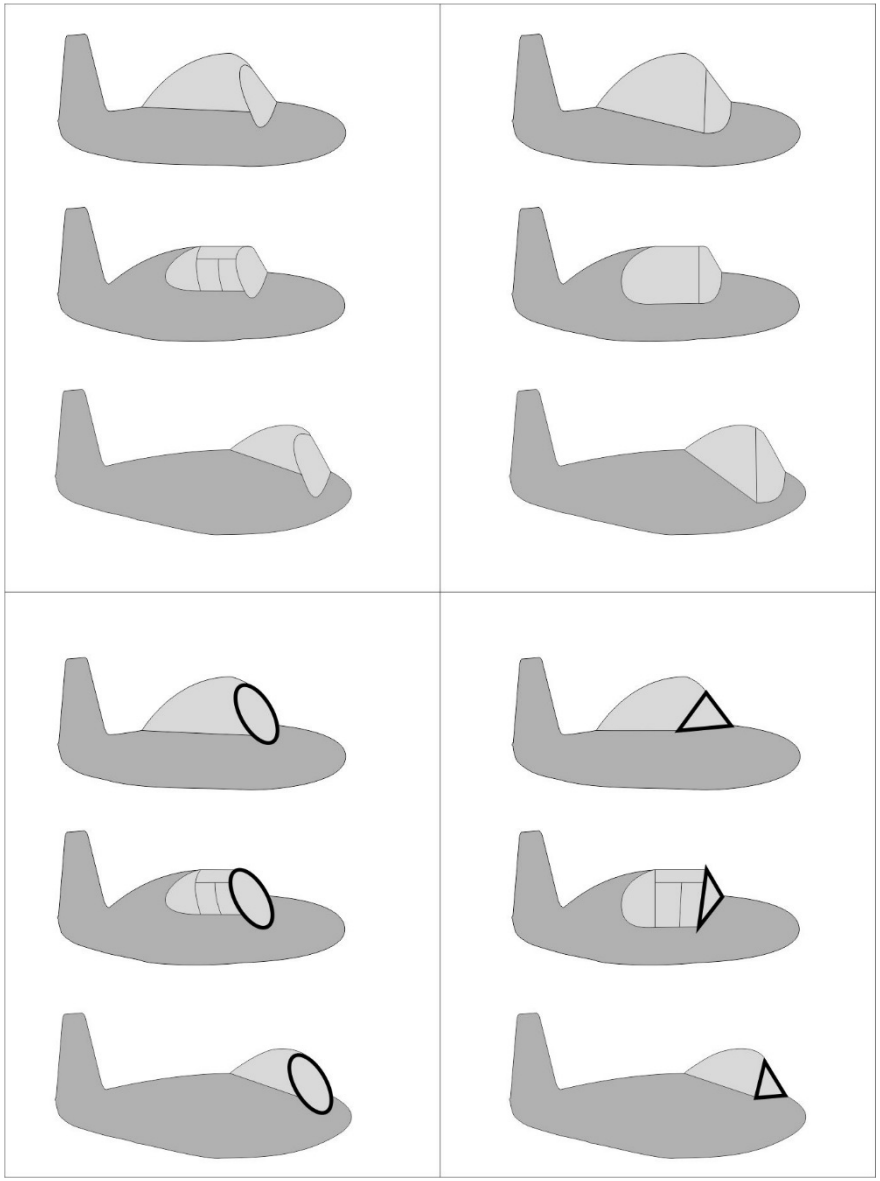
Divers regards

A la réflexion, le célèbre Mustang P-51D se différenciait des autres avions à verrière bulle (les célèbres Spitfire 16, Thunderbolt N, etc.) par son vitrage descendant sous le pare-brise. Cet arrondi, tout à fait charmant, peut ici être complété par un arrondi en haut pour tendre à former un vrai œil, un peu ingénu. Et cela est applicable aux autres modèles, 51B et FTB.

Mais, finalement, le P-51B avait aussi un arrondi bas, un peu différent mais formant œil si on enlève la cage à oiseaux qui empêchait cette mise en valeur. Et cet arrondi très descendant est généralisable aux versions D et FTB.

Pour renforcer le caractère « œil », on peut en souligner le contour et l'arrondir franchement. Il ne s'agit pas de maquiller, je n'aime pas le maquillage féminin (et les avions sont féminins en Anglais), c'est simplifier en effaçant relativement le reste. Toutefois, le résultat est un peu moins joli que les voies D et B, qui ont un charme comme magique, incroyable.

Enfin, il était un peu bizarre de trouver mignon le profil d'avions à œil plus ou moins triangulaire, ce qui évoque des yeux froncés méchants. Euh… le super-héros Spiderman dément cette classification intuitive et les ~~Propagandistes~~ Historiens clament que notre camp (notre Mustang) n'agissait que magnifiquement pour combattre le Mal. Hum.

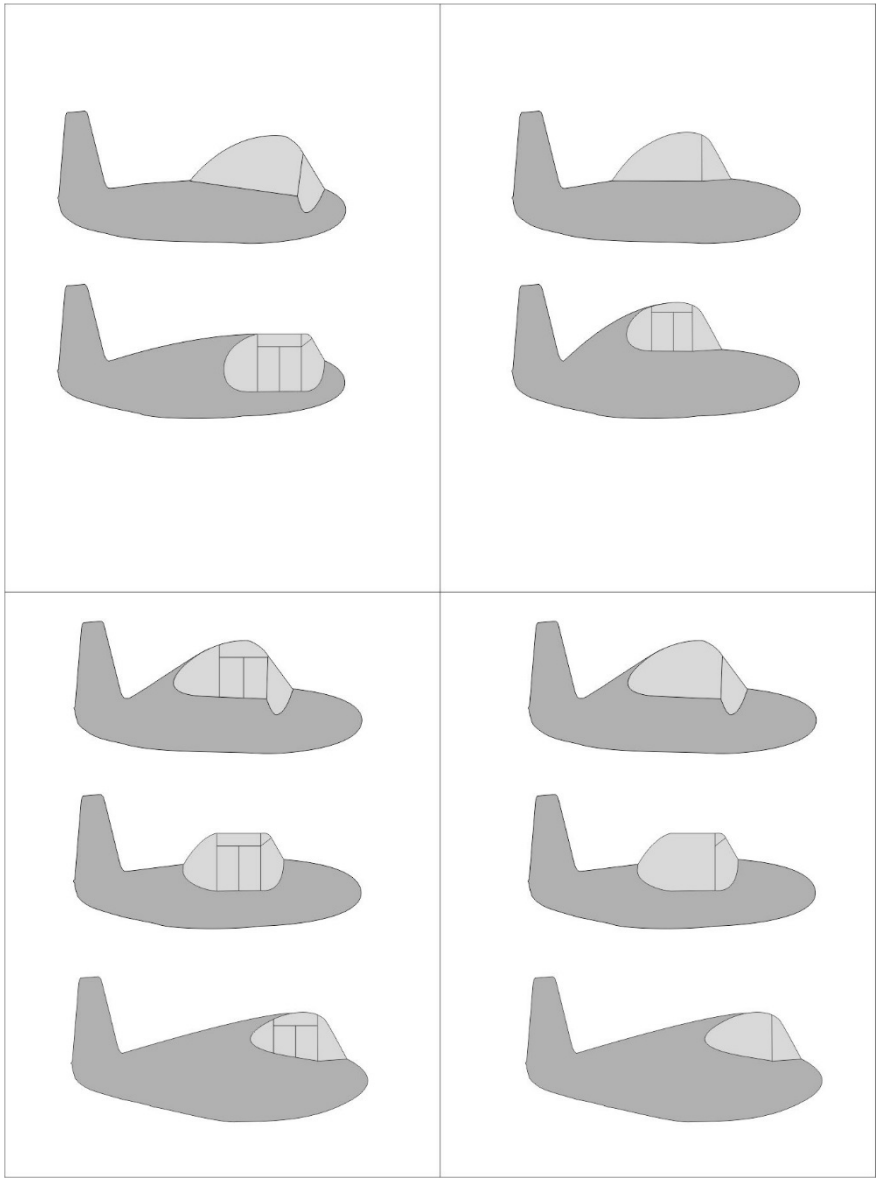


Chaînons manquants

Déplacer la verrière en position FTB pouvait parfaitement se faire avec une verrière D ou B. Cela crée deux nouveaux Mustangs complétant la famille, croisant les combinaisons. Effectivement, toute la famille Mustang aurait pu suivre ce standard (dit « façon Airacobra/Kingcobra »).

Inversement, la verrière de FTB peut être mise en position D, ou en mode B avec cage à oiseaux. Cela crée des Mustangs différents mais beaucoup plus classiques, moins mignons que les vrais D et B, hélas. Sans la dérive un peu carrée, on pourrait penser avoir là affaire à des Spitfires ou autres célébrités classiques.

On peut aussi inverser/croiser les modes verrière à « vision totale » et verrière « intégrée au profil ». Il ne s'agit absolument pas ici de favoriser la visibilité en combat tournoyant ou bien la vitesse brute pour aller massacrer l'ennemi, c'est juste une combinatoire rigolote. En versions avec ou sans cage à oiseaux, le D avec son œil très spécial n'est plu' bulle, tandis que le B se met à devenir bulbeux, moins aérodynamique mais mignon aussi, différemment. C'est un peu différent pour le FTB, qui a un centre tubulaire tellement long qu'il n'y aurait pas vraiment besoin de noyer la verrière dans le dos, mais… il ne s'agit ici nullement de répondre à un besoin, le seul but est de croiser les possibilités, comme « logiques ».



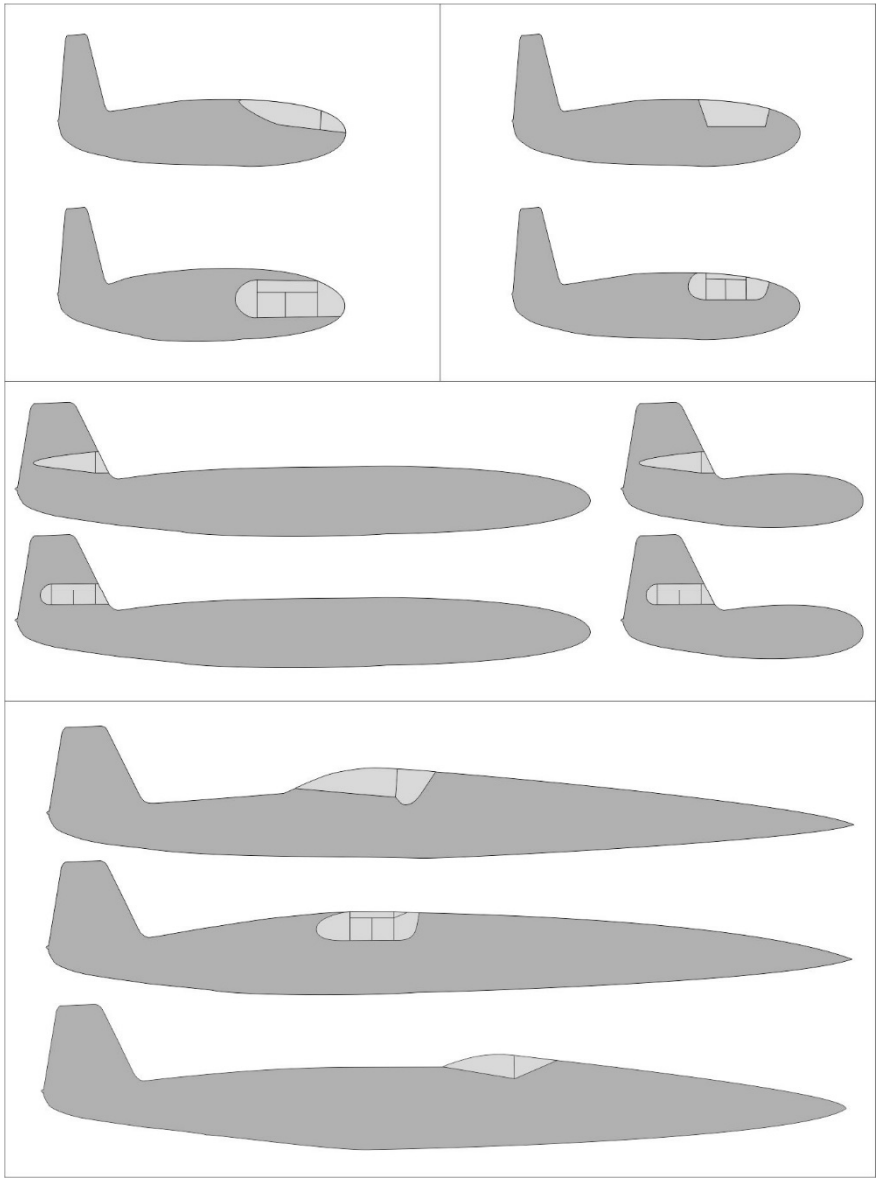
Verrières noyées

Dans l'histoire de l'aviation, il y a quelques profils très magnifiques dont on peut vouloir s'inspirer aussi. Enfin, il ne s'agit peut-être pas de sortir du sujet Mustang mais de l'étendre un peu en direction du reste. La première voie est la verrière super-avant sans nez proprement dit, à la façon des bimoteurs Dinah III ou Aero-45. C'est ici devenu facile après l'ablation du moteur de nez, et sans besoin des engrenages d'hélice-avant façon FTB ou Airacobra, seul le caractère joli nous guidant. Ceci peut être imaginé en versions à grande verrière genre bulle D ou en mosaïque de petites plaques de verre à l'ancienne, façon B (même si l'arrondi avant requerrait, en vrai, des prouesses technologiques).

Et puis, il y a aussi plein de jolis planeurs (ou rares avions pousseurs apparentés) qui ont une verrière totalement noyée dans le profil, sans être complètement à l'avant de l'appareil, et c'est plaisant différemment.

Autre approche : cacher le pare-brise dans la dérive, en position hyper-arrière. Ce n'est pas beau mais c'est certes très différent, enrichissant le panorama.

Dernier mode ici : sans bouger la verrière, on peut allonger presque infiniment l'avant façon hypersonique ou quoi (à la manière de l'incroyable raté X-3 Stiletto). Ce n'est pas magnifique hélas.



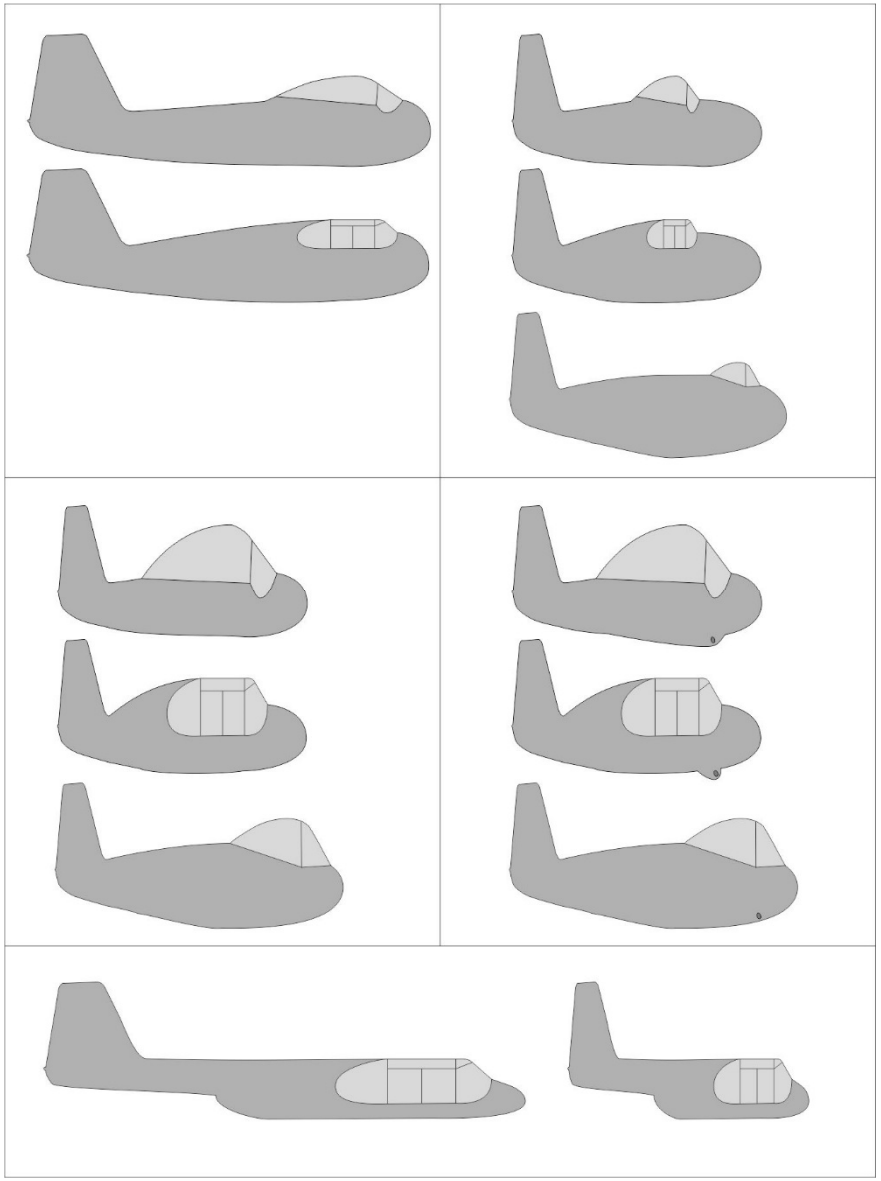
Raccourcir

Le FTB et ses dérivés à verrières D ou B ont introduit l'idée qu'un petit nez peut être mignon aussi. On peut suivre cette voie en raccourcissant les modèles B et D sans déplacer leurs verrières. Il n'y a aucun centrage de masses à respecter, sur un profil imaginaire. Ou disons que c'est le fuselage d'un bimoteur à nez-court sans radar (ni grande roulette de nez), façon XF5F Skyrocket.

Ceci peut se faire sur les versions standards (presque « sérieuses »), ou bien compactées, ou à verrière grossie.

Le fait d'avoir un nez moins gigantesque est aussi, potentiellement, une recette pour accroître le côté visage de ce profil, et on peut ajouter une petite bouche timide mignonne, osant tout juste dire « oh… », pauvre choute.

D'où vient ce délire sur les petits nez ? De mon épouse asiatique adorable, peut-être. Ou bien c'est une passion tordue envers l'avion Bronco, plaisant quoique colonisateur anti-communiste massacreur (comme le Me-262 est joli mais dictatorial raciste, comme le Lavi est joli mais théocratique raciste, le Bronco est joli mais pour le fric-roi contre le partage sans Paradis égoïste, hum…). Enfin, le Mustang n'est pas irréprochable non plu' : il incarnait le triomphe de l'Amérique blanche, 18 ans avant « I have a dream » et sans rien rendre aux Amérindiens parqués…

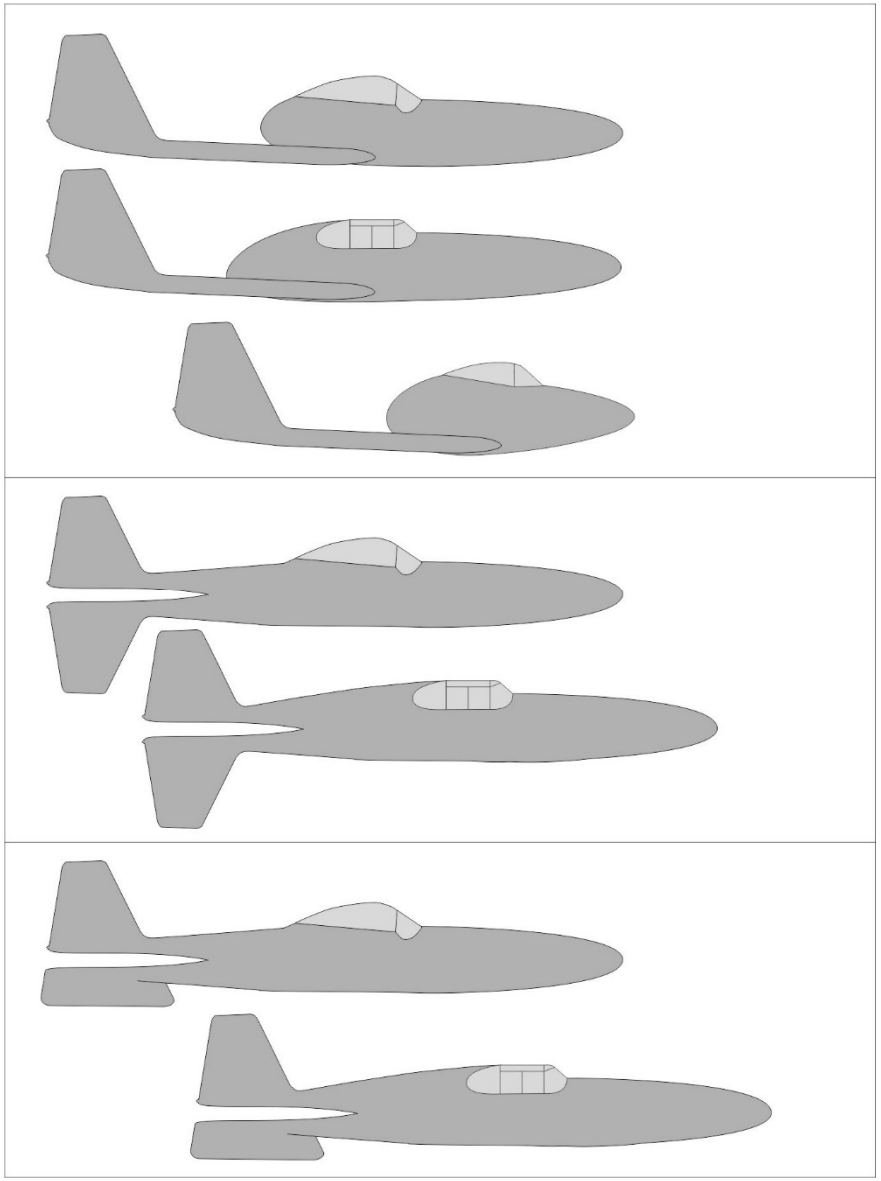


Bipoutration, bipoutrement, bipoutrage ?

Le Bronco n'avait pas qu'un joli petit nez, c'était aussi un mignon bipoutre… A ce sujet : la première fois que j'ai vu un Mustang, je n'ai pas été charmé, et ma petite passion pour cette famille est venue du bizarre bifuselage Twin-Mustang (bipoutre avion double), avant que je me mette à apprécier les profils B/D/FTB jouant différemment. Ici, puisque je me centre sur les profils, la forme bifuselage n'a pas d'intérêt, mais je peux inventer des formes bipoutres apparentées, qui ont elles un profil très spécial, avec une grosse nacelle suivie de poutrelles. [De profil, ça se présenterait exactement comme un monopoutre asymétrique, avec poutre du côté de l'observateur et nacelle du côté opposé.] Mais… puisque j'ai supprimé les ailes, il semblerait n'y avoir plus rien où accrocher les poutres ! [ou « la poutre latérale unique » en version asymétrique.] Toutefois, il se trouve que je connais la minuscule famille des bipoutres bifides, très rares avions à poutres fixées sur le fuselage en laissant l'aile libre. Ici, ça marche ! (sans ailes, donc).

Autre voie sans ailes : une forme bipoutre longitudinale verticale même si c'est très rare. Bien sûr, ça poserait de gros problèmes au décollage, pour ne pas frotter la piste quand l'avion relève le nez, mais il suffit de dire que c'est un hydravion à décollage vertical (à propulsion mentale !).

La dérive basse est troncable, aussi.

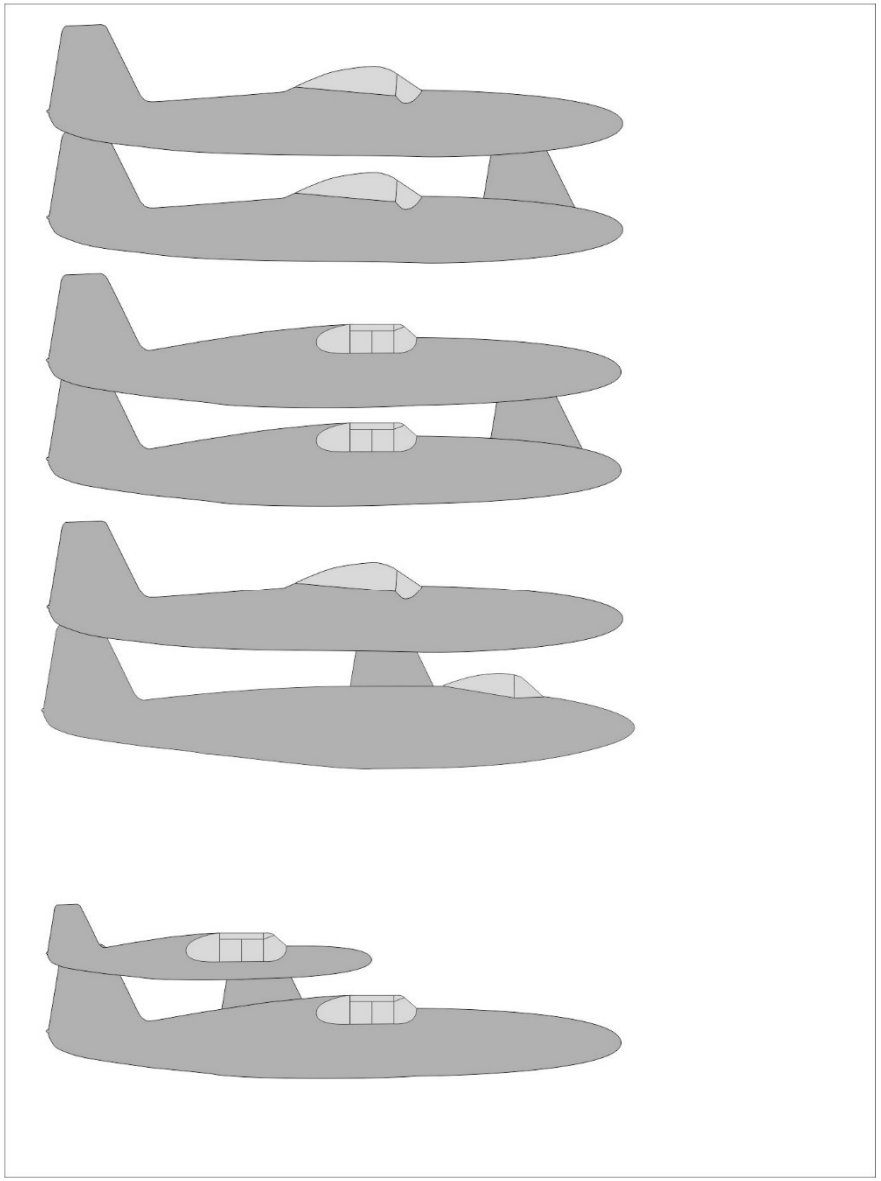


Verti-bifuselagisme

Autre voie : un avion double vertical, dit Mistel ou composite. Certes, sans ailes, ce n'est pas du tout solide, ça parait franchement impossible, « en vrai ». Mais en rêve, il n'y a aucun problème. De même, pour une question d'équilibre, il semble adéquat de ne pas se contenter de la fixation à la dérive mais il convient d'envisager un cadre plus vers l'avant, ce qui obstruerait la vision des pilotes « inférieurs » en voies double-D et double-B, mais… rappelons qu'il ne s'agit nullement d'avions avec pilote à l'intérieur, il s'agit d'abstractions pour rire (ou sourire, du moins).

Et puis, avec un FTB dessous, à verrière avant, ce faux-problème disparait. En un sens, il y a même là comme une très bonne raison d'inventer le FTB ! Enfin, les militaristes ne sont pas dénués d'arguments, ils parlent de nez-canon et de manœuvrabilité en combat tournoyant avec le poids du moteur près du centre de gravité, mais il est bien plus rigolo d'imaginer que le FTB a été inventé pour lui mettre un autre Mustang sur le dos, sans boucher son œil par pylônes de soutien.

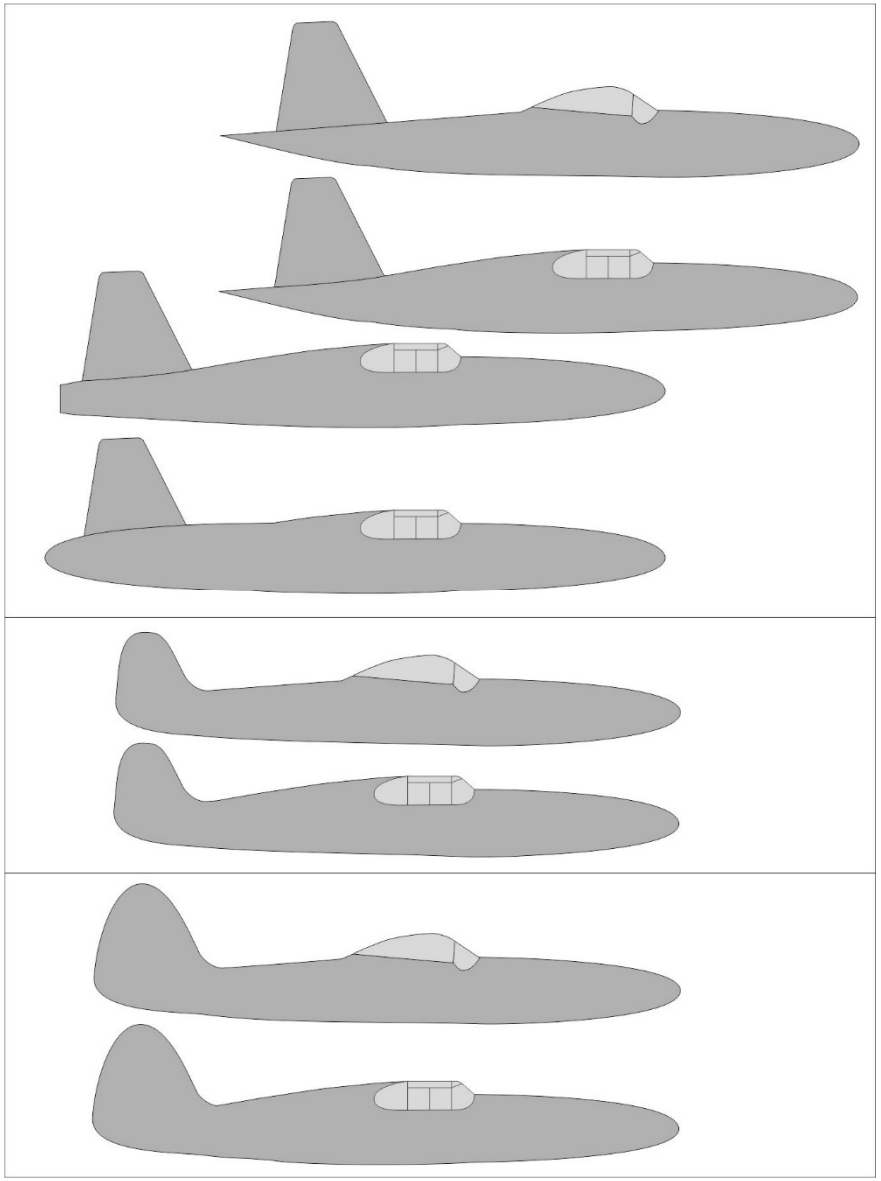
On peut aussi envisager un support moins avant si le Mustang du dessus est un modèle réduit, ce qui a un vrai sens maquettiste (façon « what-if », « et si jamais… ») : il est jouissif de mélanger échelles 1/72 et 1/144, pour faire sourire (le but n'est pas forcément d'offusquer les réalistes commémoratifs obtus…).



Dérive modifiée

Le fait d'avoir une dérive plus haute ou pointue serait une voie envisageable mais sans grand charme. Par contre, le modèle Vought F4U Corsair (de la série télé « Pappy Boyington »/« Têtes Brûlées », que je regrette d'avoir appréciée avant de réfléchir et devenir pacifiste/antimilitariste) présente une bizarre dérive loin devant l'arrière et on peut s'amuser à voir ce que ça donne sur les Mustangs. Même si, en version avec arrière affiné, ce n'est guère convaincant esthétiquement, il y a la possibilité de version « jet » ou « push-pull » dérivées, qui présentent un équilibre satisfaisant.

Et puis le Mustang peut être déguisé en Spitfire pour un film américain manquant de pièces britanniques de musée. Pour ça, il suffit d'arrondir la dérive. Cela peut se faire par troncage en petite dérive (façon Spitfire Mark 1), ou par addition de surfaces pour former une très grande dérive (façon Spitfire Mark 24). Enfin, en un sens, ce ne sont alors plus des Mustangs, mais cette extension vers l'extérieur permet de juger que le monde entier est lié aux Mustangs, ce qui est amusant/idiot, cocasse. Il est amusant de faire cela à la fois sur les versions bulle et verrière-intégrée, dans un esprit de carré combinatoire cartésien : X = bulle ? Y = grande dérive ? avec parentés/similarités croisées. C'est une forme de sérieux, classant l'aléa dit Réel en « n'importe quoi ».



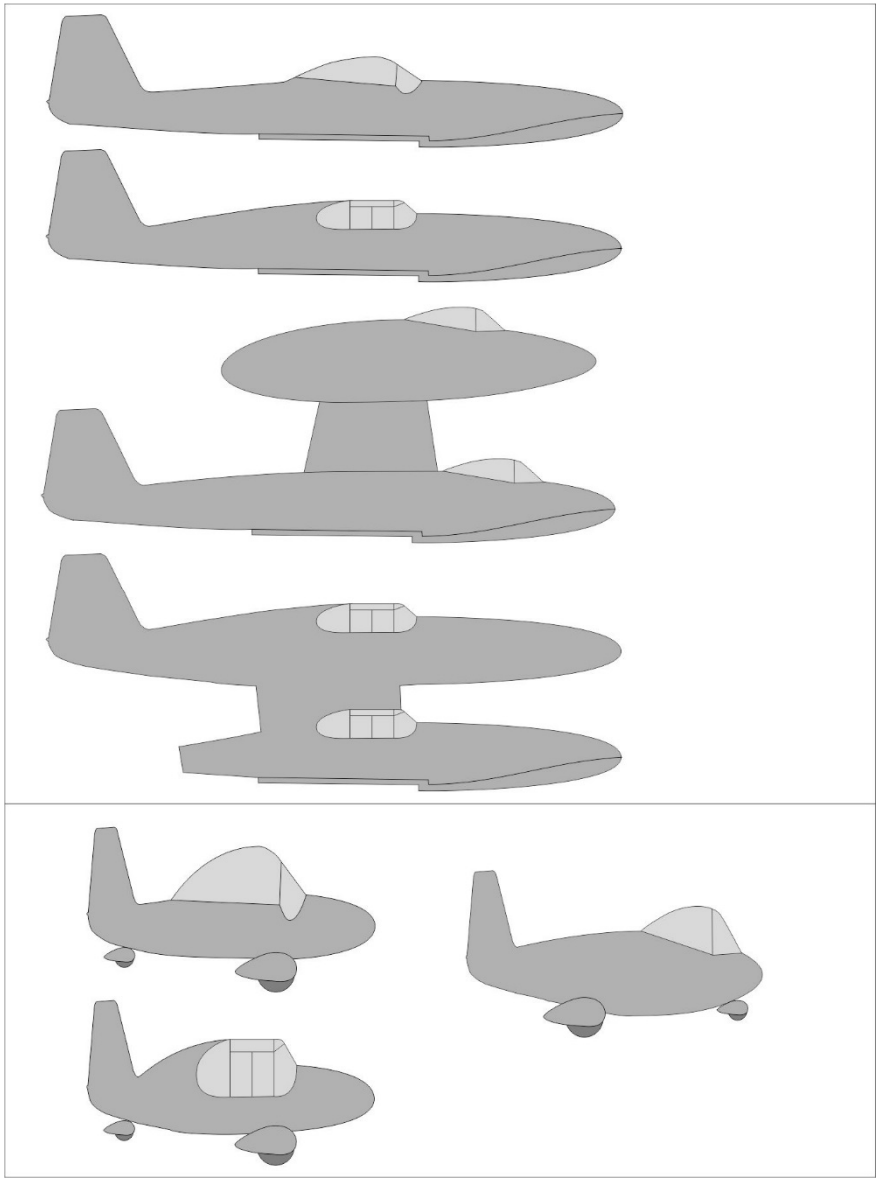
Hydravions et pantalons

Le principe suivi jusqu'ici a été une simplification maximale ramenant le profil aéronautique à un segment ovoïde empenné (et avec un œil). Cette voie harmonieuse ignore toutefois trois domaines de l'aviation qui ne sont pas inintéressants a priori :

- les hélicoptères (mais sans hélice/rotor, ils n'ont rien de spécial) ;
- les hydravions à fuselage coque ou à flotteurs ;
- les avions à train d'atterrissage fixe, qui est non escamotable donc toujours visible, avec de plaisantes versions carénées, élégantes aérodynamiquement.

Les hydravions à aile basse (mouillable) sont rares, et c'est le prétexte à ajouter une version parasol, à base FTB, bi-cockpit push-pull bien sûr (inspirée de Cant Z501 et Dornier Do-18) pour avoir quelque chose là-haut, puisque l'aile a été ôtée ici. Oui en un sens, il s'agit de bateaux pas d'avions du tout, et pas de bateaux de course au sens méchant sportif « humilier l'adversaire » mais navires de promenade avec aérodynamisme joli et verrières protégeant les touristes du vent relatif. La forme « Duck » intermédiaire entre hydravions à flotteur et à coque, est une autre voie, difficile à classer et plus ou moins apparentée aux bifuselages verticaux aussi.

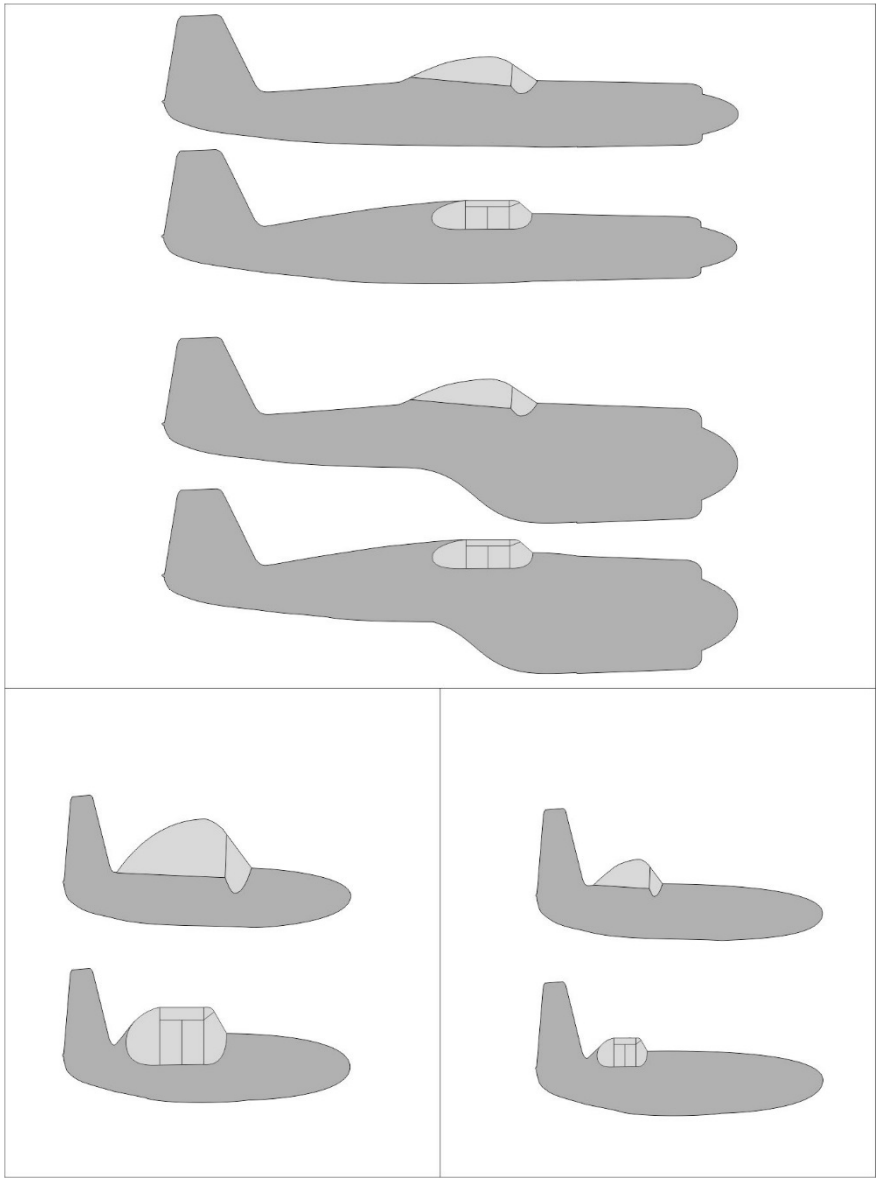
Enfin, on peut jouer, côté trains pantalonnés, sur la diversité entre roulette de queue ou de nez.



Puissantes starlettes

En faisant un mauvais jeu de mot, la version de Mustang à moteur en étoile peut être considérée comme une étoile elle-même, une star, et il est donc logique de l'améliorer par chirurgie esthétique. Sans séparation de l'hélice, c'est un peu étrange, mais on peut quand même faire bien moins laid que la source. Peu importent le refroidissement, la légèreté, la réparabilité, notre objectif est purement une amélioration esthétique, pour cette branche aussi de la famille. Enfin, les ingénieurs et utilisateurs ayant des goûts un peu étranges, méprisant le joli en exigeant l'efficace, la voie « moteur en étoile » est surtout le domaine des hyperpuissances à nombre faramineux de cylindres et de chevaux vapeur, avec surface frontale colossale insultant l'aérodynamique. Même si on n'aime pas bien ça, comment le caser sur un Mustang sans devoir commettre « l'hérésie » de devoir chercher tout ailleurs ? Il suffit de ramener le fuselage au rang de poutrelle attachant la dérive au gros truc.

Si le FTB tentait l'avancement de verrière, on peut à l'inverse tenter de reculer celle-ci, à la façon des très magnifiques YP-37 et MiG-3. Pour un avion vrai, le caractère marquant venait de l'aspect plus puissant, accordant presque toute la place à un énorme moteur, mais ici il s'agit seulement de jouer sur les formes. Avec verrière grossie, on recule peu et c'est juste joli, mais avec verrière normale c'est mieux.



ENGLISH TRANSLATION
= Version 2 will be my corrections
Version 1 was made by Google Translate
Version 3 will be the checked by a British friend, not approving my crazy words but checking the English words.

Page 1: Dreamy Mustangs
Rave delight with my favorite aero-profiles
(Tof-Tof, 2017)

As for the two-boom airplanes, the large half-historical book "Forked Ghosts" was followed by the crazy little book "Rum Ghosts", now: about Mustang aircraft this little mad book is the continuation of the half-historical big book "Virtual Mustangs", now assuming playful fantasy, instead of a seriousness considered (wrongly) as obligatory.

Page 2: Demilitarization
I do not like patriotic realism: "*First of the Mustangs, the A-36 Apache was a brilliant ground attack aircraft, strafing / exploding fugitive convoys very well; then the P-51D was the best bomber escort for the incendiary slaughter of cities; later the twin-engine Twin-Mustang P-82 was designed to reinforce the glorious vitrifying atomic bombers, and it obtained the first "kill" ("first victory" in French words) in the Korean War; finally, the counter-insurgency Turbo-Mustang was an excellent candidate for the bombing of Vietnamese villages resisting to crushing forces - the radial-engine version, for attack from the sea, remained a wonderful project. O Glory for the Fatherland!* "
Vomiting when I hear this war-loving History, I present here a completely different story: "The P-51D-5 was a pretty and wrong plane, completely unstable, uncontrollable, but this does not matter since only aesthetics count, for paper planes (not even folded, not intended to fly). What is funny is that an "old-fashioned" version, P-51B, had a "birdcage" canopy giving a very different look. Finally, the FTB version was fun advancing the cockpit a lot in order to give a very different look also. The whole constitutes like a panoply of small degraded changes, pleasant when one has a spirit of collector. "

Page 3: De-machining
I do not care if the Allison engine was changed to a Merlin engine, then a Dart turboprop, or a Griffon or Pratt & Whitney engine, and I even removed the exhaust of burnt gases, but I can go even further. First, daring to discard the propeller, this dangerous circular saw, unnecessary for me...
Since freudians (sexual obsessed graduates) see an obscene phallic symbol in my small airplane profiles, I dare a transformation like an inverse circumcision (or

reverse erection), making the spinner disappear in the nose. Similarly, it is possible to remove the tailplane, which did not appear on the Twin-Mustang profile (since it is located internally between the two fuselages), without problem. And then the frames of canopy are no longer necessary, as this is not piloted airplanes (in my mind) but pretty objects, or faces, with the canopy as eye.
Then, since I choose to forget the engine, and its overpower in overheating, I have no need for the cooling scoops, which cleans the profiles, refines them. Finally, as I focus on the profiles here, the wings no longer matter and can be removed, they are images inspired by planes, not flying machines. (One could also say that it's a bit like the pretty fuselages of twin-engine Comet 1, Whirlwind, Me-262).

Page 4: Making it cute
As talented artists (called caricaturists) have made me adore, it is possible to greatly improve the adorable side of the Mustang profiles by compacting them. Either increasing the heights as "big chubby" or reducing lengths into "small toddlers". Personally, I do not have the creative talent to invent brilliantly, but with my vector drawing software (now Corel Draw Home X7, thanks), I can play in two automatic, successive directions:
- reducing the length by 50% to make ingenuous little ones to cherish;
- magnifying the eye-canopy by 200% to give this face more personality, with less disgusting "big-nose" aspect.
After all, it may be regretted the ablation of the ventral scoop, which could give a nice smile. This was once classified unimaginably aberrant but since the Walt Disney movie "Planes", it has become a great classic, almost normal for children (so for future adults). Without worrying about this big protuberance in the form of a chin, one can also chose a long mouth under the nose, as a brave doggie. It's less funny and human, but there is a nice personality.

Page 5: Various looks
Thinking about it, the famous Mustang P-51D differentiated itself from other bubble-glass airplanes (the famous Spitfires 16, Thunderbolt N, etc.) by its glazing going down under the windscreen. This very charming rounded line can here be completed by a rounded top to form like a true eye, a little shy. And this is applicable to other models, 51B and FTB.
But, finally, the P-51B also had a low roundness, a little different but forming an eye if we remove the bird cage that prevented seeing this fully. And this very descending rounding is generalizable to the D and FTB versions.

To reinforce the "eye" aspect, one can emphasize the outline and round it up frankly. It's not about make-up, I do not like feminine makeup (and planes are feminine in English – masculine in French), the principle is just relatively erasing the rest. However, the result is a little less beautiful than the D and B ways, which have a charm like magic, incredible.
Finally, it was a bit odd to find cute some plane profiles with triangular eye, which evokes wrinkled eyes. Uh ... the superhero Spiderman denies this intuitive classification and the ~~Propaganders~~ Historians claim that our camp (our Mustang) was acting magnificently to fight evil. Hum.

Page 6: Missing links
Moving the canopy into the FTB position could be done with a D or B canopy. This creates two new Mustangs completing the family, and crossing combinations. Indeed, the entire Mustang family could have followed this standard (known as "Airacobra / Kingcobra" way).
Conversely, the FTB canopy can be positioned in D position, or in B mode with bird cage. This creates different Mustangs but they are much more classical, less cute than the true D and B, alas. Without the somewhat square fin, they could be misidentified as Spitfires or other classic celebrities.

It is also possible to reverse / cross the glass modes "total vision" and canopy "integrated into the profile". It is not here to promote visibility in dogfight or the raw speed to go and kill the enemy, it's just a funny combination. In versions with or without bird cage, the D with its very special eye is no longer bubble, while the B starts to become bulbous, less aerodynamic but cute also, differently. It's a bit different for the FTB, which has a tubular center so long that there would not really be a need to hide the canopy in the back.

Page 7: Faired canopies
In the history of aviation, there are some very magnificent profiles, inspiring. The first way is the super-front canopy without a nose, as the twin-engine Dinah III or Aero-45. This has become easy after the removal of the nose engine, and without the need for propeller gears (FTB or Airacobra way). This can be imagined in versions with large glass bubble type D or in in an old mosaic of small glass parts, B-way (even if the front rounding would require, in fact, technological prowess).

And there are also plenty of pretty gliders (or rare similar pushers) that have a canopy totally embedded in the profile, without being completely in front of the aircraft, and it's pleasant differently.

Another approach is to hide the windscreen in the fin, in the hyper-rear position. It is not beautiful but it is certainly very different, enriching the panorama.
Last mode here: without moving the canopy, one can lengthen almost infinitely in a hypersonic way (like the incredible failure X-3 Stiletto). It is not magnificent alas.

Page 8: Shorten
The FTB and its derivatives with D or B canopies have introduced the idea that a small nose can be cute too. This can be followed by shortened B and D models without moving their canopies. There is no centering of weights to respect, on an imaginary profile. Or let's say that it is the fuselage of a twin-engine with short radar-less nose (and no big nose-wheel), as the XF5F Skyrocket.
This can be done on standard versions (almost "serious"), or compacted, or with enlarged canopy. The fact of having a nose less gigantic is also, potentially, a recipe to increase the face side of this profile, and one can add a cute little shy mouth, daring to just say "oh ...", poor little girl.
Where does this delirium come to little nose? Maybe from my adorable Asian wife. Or it is related to my twisted passion for the Bronco airplane, pleasing though it is a colonizing anti-communist slaughterer (as the Me-262 is pretty but dictatorial racist, as the Lavi is pretty but racist theocratic, Bronco is pretty but for king-money against sharing without selfish Paradise, ahem...). Finally, the Mustang is not irreproachable too: it incarnated the triumph of white America, 18 years before "I have a dream" speech and without returning anything to the poor parked Amerindians...

Page 9: Twin-booming, twin-boomation, twin-boomism?
The Bronco did not have only a nice little nose, it was also a cute twin-boomer... On this subject: the first time I saw a Mustang, I was not charmed, and my little passion for this family came from the weird Twin-Mustang twin-fuselage double-aircraft, before I began enjoying the B / D / FTB profiles family. Here, since I focus on profiles, the twin-fuselage layout has no interest, but I can invent related twin-boom shapes, which have a very special profile, with a large nacelle followed by beams. [In profile, it would look exactly like an asymmetrical single-boomer, with beam on the side of the observer and pod on the opposite side.] But ... since I removed wings, there seem to be nothing left to hang the beams ! [Or "the single beam" in asymmetrical version.] However, I happen to know the tiny family of bifurcated twin-boomers, very rare planes with beams attached to the fuselage, leaving the wing free. Here it works! (without wings, therefore).

Other way without wings: a vertical twin-boom shape even if it is very rare. Of course, it would cause big problems at take off, not to hurt the runway when the plane is raising nose, but let us say this it is a seaplane with vertical takeoff (with mental propulsion!). The low fin may be truncated, too.

Page 10: Verti-twin-fuselagism

Another way is the famous double vertical plane, called Mistel or composite. Certainly, without wings, it is not at all solid, it seems frankly impossible. But in dreams, there is no problem. Similarly, for a question of balance, it seems appropriate to fix not only to the fin but to consider a more forward frame, which would obstruct the vision of the "lower" pilots in Double-D and double-B, but ... let's not forget that they are not airplanes with pilots inside, they are abstractions to laugh (or smile, at least).

And then, with an FTB underneath, with a front canopy, this false problem disappears. In a sense, there is even a very good reason to invent the FTB! Finally, the militarists are not devoid of arguments, they speak of nose-gun and maneuverability in dogfight with the weight of the engine near the center of gravity, but it is much more fun to imagine that the FTB was invented to put another Mustang on his back, without closing its eye by support pylons. We can also envisage a less-frontal support if the Mustang on top is a little model, which has a real sense for a modeler like me ("what-if" modeler): it is fun to mix 1/72nd And 1/144th scales, for smiling (the goal is not necessarily to offend the obtuse commemorative realists...).

Page 11: Modified fin

The fact of having a higher or sharp fin would be possible but without great charm. On the other hand, the Vought F4U Corsair model (of the TV series "Pappy Boyington" / "Baa Baa Black sheep", which I regret to have appreciated before thinking over and becoming pacifist / antimilitarist) presents a strange fin located far in front and we may try to see how it looks like on Mustangs. Even if, with sharp tail, it is not convincing aesthetically, there is the possibility of "jet" or "push-pull" derivatives, which present a satisfactory balance.

And then the Mustang can be disguised as a Spitfire for an American film lacking British museum pieces. To do this, it is enough to round off the fin. This can be done by cutting into a small fin (Spitfire Mark 1), or by addition of surfaces to form a very large fin (Spitfire Mark 24). Finally, in a sense, they are no longer Mustangs, but this extension to the outside makes it possible to judge that the whole world is linked to the Mustangs, which is amusing / silly, comical. It is fun to do this on both the bubble and glass-integrated

versions, in a Cartesian combinational square way: X = bubble? Y = big fin? With crossed relatives / similarities. It is a form of seriousness, classifying the few Real cases as "boring incomplete selection at random".

Page 12: Seaplanes and spats

The principle followed up to now has been a maximum simplification bringing the complex aeronautical profile back to an ovoid segment with tail (and eye). This harmonious way ignores three aviation domains that are not uninteresting:

- helicopters (but without propeller / rotor, they are nothing special);
- seaplanes with a hull or float(s);
- planes with fixed landing gear, not retractable, especially the elegant aerodynamic versions.

Low-wing (wettable) seaplanes are rare, and this is the excuse to add a parasol version, FTB-based, twin-cockpit push-pull of course (inspired by Cant Z501 and Dornier Do-18) to have something up there, since the wing has been removed here. Yes in a sense, these are boats no aircraft at all, and no racing boats in the naughty sporting sense "humiliating the opponent" but ships with aerodynamic beauty and glass windows protecting tourists from the relative wind. The intermediate "Duck" layout, between float and hull, is another possibility, difficult to classify and more or less related to vertical twin-fuselage as well.

Finally, it is possible to play, on the spats side, on the diversity between nose wheel or tail wheel.

Page 13: Powerful starlets

In French, radial engines are called star engines, so the radial-engined Mustang version can be considered a star itself, like movie-star actress, and so it makes sense to improve her by cosmetic surgery. Without separation of the propeller, it is a little strange, but less ugly than the source is possible. Regardless of the cooling, lightness, repairability, our objective is purely an aesthetic improvement, for this branch also of the family. Finally, engineers and users with strange tastes, despise the pretty by demanding the efficient, so the "star-engine" way is especially the field of hyperpowers with countless cylinders and horsepowers, and also with colossal frontal area insulting aerodynamics. Even if we do not like it well, how to put it on a Mustang without having to commit the "heresy" going away from the Mustang family? It is possible by making the Mustang fuselage be a beam attached on the big thing.

If the FTB tried the canopy moving forward, it is also possible backward, to look like the very beautiful YP-37 and MiG-3. For a true airplane, the striking character in this comes from the more powerful

aspect, giving almost all the place to a huge engine, but here it is only a matter of playing on shape. With canopy magnified, we move a short distance and it's just nice, but with natural canopy the move is bigger and the result is better.