

JUNKERS D1 J9

Antoine Galichet

Le Junkers D1 J9 est sorti des ateliers au début de l'année 1918, sachant que le prototype (le J1) a été conçu en 1916. Compte tenu de ce délai et de l'évolution très rapide de l'aviation en temps de guerre, le J9 est très différent du J1. Comme le veut la tradition, il est construit entièrement en tôle nervurée, ce qui lui donne un aspect un peu « rustique ».

Il est motorisé généralement par un moteur BMW III A de 185cv ou un moteur Mercedes de 160cv. Il en existe 2 versions : fuselage court et fuselage long.

Il y a également plusieurs versions de camouflage, celle choisie pour la cacahuète est :

- fuselage marron, dessous blanc
- dérive blanche
- aile dessous blanc, dessus vert clair, zébrure du camouflage mauve
- stabilisateur blanc dessous, marron dessus.

Caractéristiques :

envergure = 9.00 m
longueur version longue = 7.25 m
poids = 655 kgs

Construction du modèle

J'ai construit ce modèle en 1977 grâce à un plan 3 vues très détaillé et des photos noires et couleur. Plusieurs dizaines d'années après (!), j'ai découvert cet avion dans le grand hall du musée de l'air du Bourget, suspendu au plafond. Si j'avais fait la démarche inverse, je crois que je ne l'aurais jamais construit. En effet, l'avion exposé est assez affreux, les tôles sont disjointes, la peinture assez mal refaite, le tout totalement désarmé. Visiblement, la restauration a été difficile.

Malgré tout, cet avion m'avait intéressé par son côté à la fois rétro et moderne pour

l'époque.

J'ai choisi la version fuselage long pour obtenir une stabilité longitudinale maximale. Il faut par contre lester le nez pour le centrage.

La structure

Les points particuliers sont :

- le bord d'attaque de l'aile et du stabilisateur en lamellé de balsa collé à la colle blanche diluée
- les parties arrondies du fuselage obtenues à l'arrière par une succession de lisses très fines collées sur des couples et à l'avant, les arrondis, le passage du pilote, la base du pare brise construits en 5/10 balsa sur des couples de même épaisseur
- surtout, le moteur, échappement, radiateurs et mitrailleuses qui, par leur omniprésence, méritent un traitement à la hauteur.

L'hélice en bois est banale, sans cône.

Notez le radiateur et le bloc hélice amovible réalisés en contreplaqué aviation pour servir de lest.

Le plan a été dessiné comme réalisé, c'est-à-dire avec une aile en 2 parties collées de chaque côté du fuselage. Cette disposition s'est avérée assez fragile au choc.

On pourrait envisager de construire l'aile en une seule pièce collée après son entoilage dans un logement prévu sous le fuselage. C'est d'autant plus facile que la partie centrale de l'aile est sans dièdre. Il suffirait ensuite de prévoir un raccordement ad hoc de la face inférieure du fuselage.

La finition

Entoilage complet au japon blanc ordinaire mais seuls le dessous du fuselage, du stabilisateur et de l'aile restent blancs. La partie arrière à partir du bord d'attaque du stabilisateur est également blanche. Par contre, le fuselage est marron et l'extrados de l'aile est vert.

Ma méthode de teinture du japon consiste à tendre suffisamment de papier par couleur sur un cadre. Avec de l'«Ecoline» ou similaire (encre pour le dessin) plus ou moins diluée, faire un lavis avec un gros pinceau très souple et très chargé en inclinant le cadre et par passes horizontales à partir du haut.

Laisser sécher et se tendre pour découper les pièces nécessaires.

Le camouflage est réalisé au pinceau avec de la peinture très diluée Humbrol MC26 Royal Purple (mauve) uniquement sur l'extrados de l'aile.

