

Modèle classé 1^{er} en F4F
au Concours International
de FLEMALLE (B) - AOÛT 1998

LOHNER type AA

F4F - cacahuète de Jacques CARTIGNY

La compagnie autrichienne Lohner a produit en 1916 et 1917 une série de prototypes (Lohner D1 ou type AA) dont aucun n'a connu la production. Ils sont tous intéressants pour une Cacahuète, avec des allongements faibles, des grands empennages et des trains hauts. Le AA 111.03 est un peu mieux documenté que les autres, du moins en ce qui me concerne, ce qui a motivé son choix, bien que les proportions des autres soient encore plus intéressantes.

Comme cela arrive très souvent, juste après la finition de mon modèle, est apparue la monographie d' Albatros, qui comporte un plan très légèrement différent de celui que j'ai utilisé (emplanture d'aile - probablement fausse d'après photo - et forme d'empennage), et la preuve que j'avais fait le mauvais choix pour la couleur des parties peintes

La construction de l'échelle de fuselage ne pose guère de problème, par contre il faut apporter beaucoup de soins à l'arête dorsale pour essayer d'obtenir un poids minimum, soucis constant encore plus que sur les autres Cacahuètes car il y a beaucoup de bois à l'arrière du C.G.

Les ailes ne sont délicates à construire qu'à cause de la finesse des nervures, les deux longerons (balsa léger) doivent s'ajuster sans forcer dans les encoches. Affiner soigneusement le bord de fuite, sinon la forme "festonnée" sera très inélégante. Enduire généreusement le dessous des nervures afin que le papier y adhère bien à la pose (à l'acétone). Ne pas oublier de bien caler les ailes au séchage du papier, avec incorporation du vrillage (voir paragraphe suivant). Si vous avez raté votre coup, vous pouvez toujours coller l'aile inférieure gauche avec une incidence plus grande (3 à 4°)

Décoration : Pour une foiron peut utiliser du papier translucide sans exciter l'ire des jurys internationaux, une photo donne la preuve d'une légère transparence (on voit les croix à travers le revêtement). Donc papier blanc ou mieux beige (Old Timer de chez Peck par exemple) pour les ailes et les empennages, croix en papier noir, ou peintes à l'aérographe. Le fuselage, étant entièrement en contreplaqué, peut être peint, pour ma part j'ai utilisé un papier marron dont j'ai heureusement oublié l'origine car ses défauts n'ont d'égal que son poids! Les capots et les nombreuses trappes de visite, bien visibles sur les photos, doivent être alu mat et non pas gris comme sur mon modèle.

Réglage : Malgré les ailes en flèche, favorables à la stabilité, et la position de l'aile haute presque posée sur le fuselage qui doit donner une stabilité positive au dérapage (contrairement aux biplans à cabane), je n'ai pas essayé de tourner à droite. Donc réglage classique des modèles peu stables : Ailes gauches vrillées de + 3° , dérive braquée à gauche de 5 à 10°, décalage de l'axe à droite 2 à 3°, peut-être moins si votre modèle est léger. Malgré l'empennage assez grand, le C.G. doit être avancé vers 25% (à peu près à 15 mm à l'arrière du bord d'attaque du marginal supérieur). La position de ce C.G. est absolument critique, ainsi que le réglage fin du piqueur (approximativement 2°), mais une fois ces deux paramètres bien fixés, le modèle est stable et vole assez lentement, légèrement incliné en début de vol. Il faut du muscle pour tirer ses 19 g à l'aide de la grande batteuse (diamètre 150 mm, pas relatif 1.6), une boucle de 3,15 est un minimum. La longueur peut aller jusqu'à 400 ou 450 mm qui pourraient donner jusqu'à 1400 t. Meilleur temps actuel : 50 s, lancé main, sans pousser le remontage au maxi (froussard va!). Il y a beaucoup de lest dans le nez, et on peut se demander s'il ne serait pas intéressant d'avancer la broche d'une traverse, surtout si on veut concourir en Maquette Cacahuète, ou le décollage est obligatoire, mais le temps de vol limité à 20 s. Gain de poids, moteur plus léger et plus court avec presque autant de tours, et surtout diminution du blocage de noeuds dans l'arrière étroit qui déstabilise souvent les appareils en fin de vol.

Documentation : Windsock n° ?

Air International Avril 1985

WW 1 Airplanes vol 2 (Albatros)

J. CARTIGNY