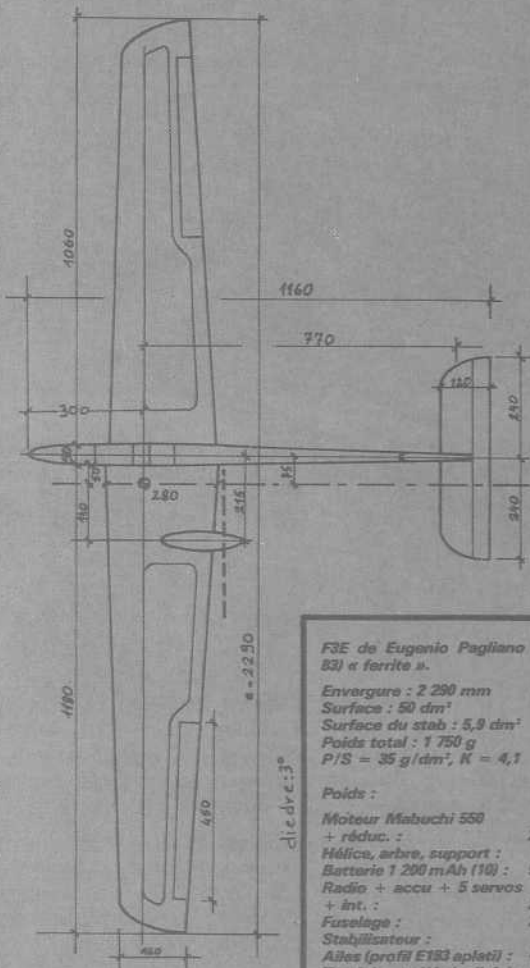


LOSNA 83

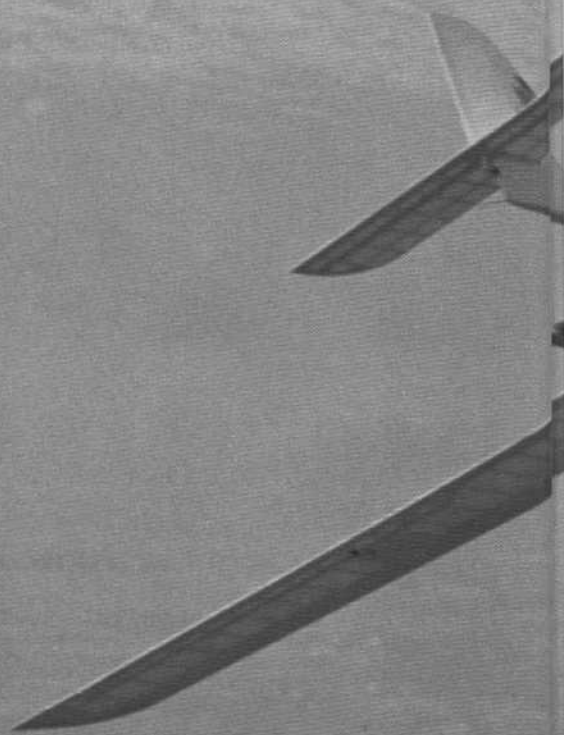


F3E de Eugenio Pagliano (L-83) « ferrite ».

Envergure : 2 290 mm
Surface : 50 dm²
Surface du stab : 5,9 dm²
Poids total : 1 750 g
P/S = 35 g/dm², K = 4,1

Poids :

Moteur Mabuchi 550	
+ réduc. :	225
Hélice, arbre, support :	75
Batterie 1 200 mAh (10) :	550
Radio + accu + 5 servos	
+ int. :	250
Fuselage :	210
Stabilisateur :	40
Ailes (profil E183 aplati) :	400
Total du modèle (cellule) :	650
Moteur et radio :	1 100
Total :	1 750 g

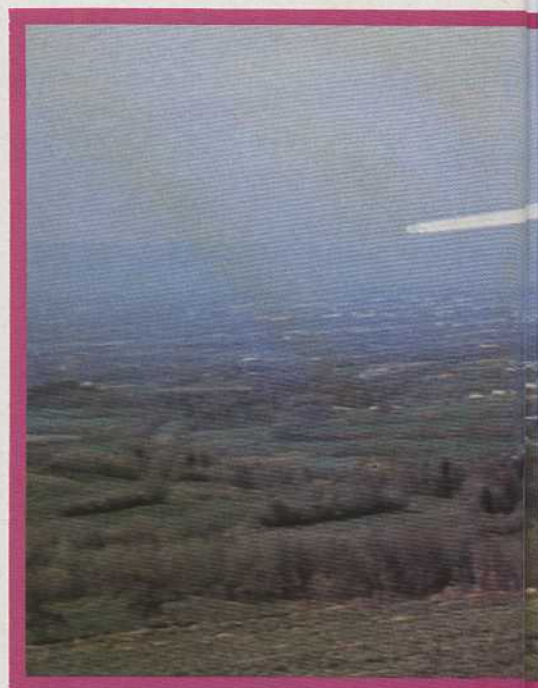
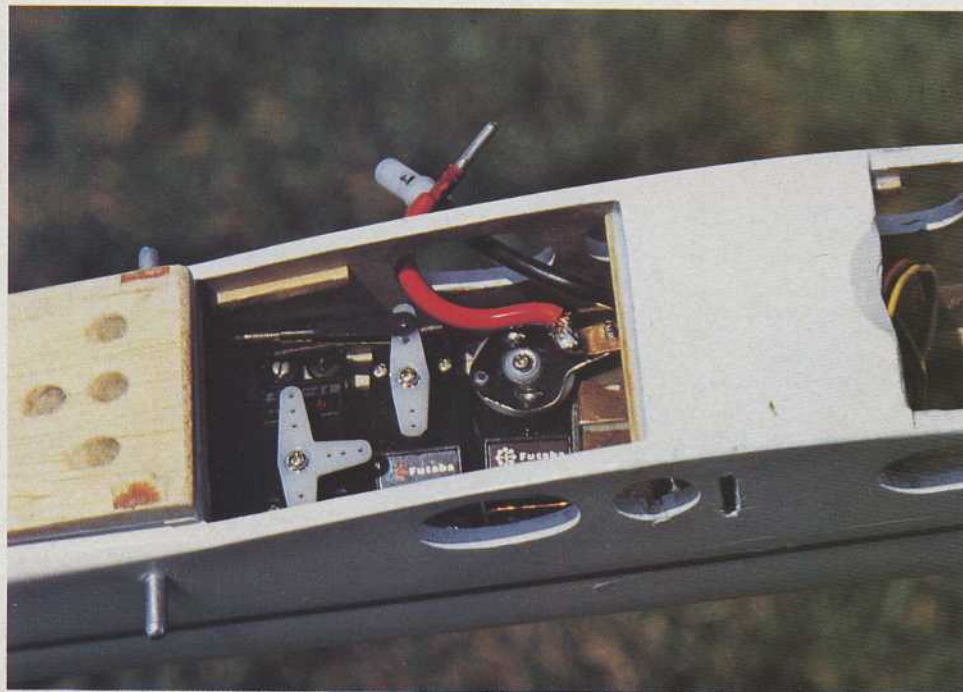




Nous vous l'avions promis (RCM n° 37), voici le deuxième motoplaneur électrique « exotique » de nos amis italiens. Celui-là, plus encore que « Scossa », l'aile volante de Nevio Di Giusto, sort de l'ordinaire : Connaissez-vous beaucoup de modèles réduits de formule assymétrique ? Et en plus, Losna 83 vole à la perfection !

Traduction et adaptation :
L. Michelet d'après E. Pagliano.

L'éclair d'Eugenio



Vraiment Eugenio Pagliano ne peut pas se résigner à suivre les sentiers battus. Après une petite incursion du côté de la maquette. (Rappelez-vous son KAGE, n'était-ce pas une superbe réalisation, pleine de réalisme et admirablement finie ?), le voilà qui s'exprime dans un tout autre registre, celui qu'il préfère, en fait : l'innovation. Une phrase qu'il m'a dit un jour et qui m'a beaucoup marqué par son implacable logique et que je cite textuellement explique en grande partie sa passion pour le vol à voile : « Je considère que les planeurs sont le summum de l'esthétique industrielle car c'est leur forme qui leur permet de voler ». Cette constatation, il l'a toujours exploitée au mieux en modèle réduit, que ce soit avec ses machines de F3B ou avec ce motoplaner électrique qui allie encore performances et originalité.

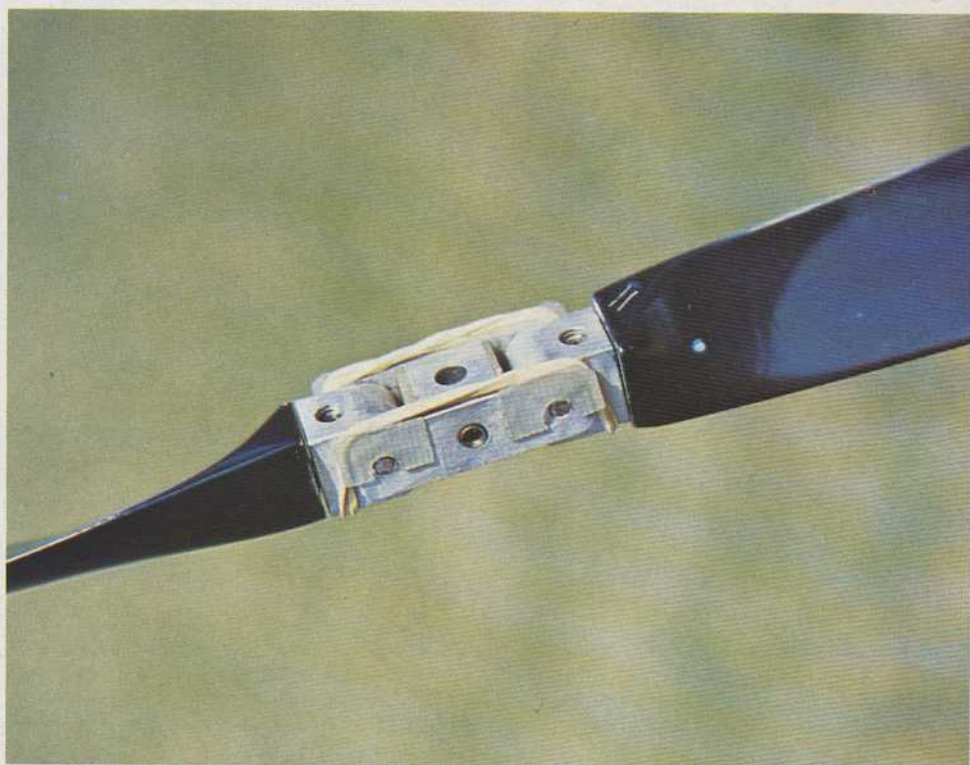
avec un fuselage de type caisse, voilure à nervures et longerons en pin avec caisson antérieur antitorsion (c'est-à-dire que la structure est coffrée jusqu'au longeron et que celui-ci possède des âmes verticales). Mais il peut aussi être utilisé en pente ou en compétition de F3E catégorie « ferrite ».

Sur ce dernier point, il faut savoir qu'en Italie existent deux catégories de F3E : celle que nous connaissons, qui est une course à la puissance, où les Keller 50/14 sont rois (c'est la catégorie internationale) et une autre où les moteurs au samarium-cobalt sont interdits et où l'on a pas le droit d'utiliser plus de 10 éléments d'accus de 1,2 V et 1,2 Ah. Cette formule

Faisons les présentations

Si vous cherchez la signification de « Losna » dans un dictionnaire italien, vous serez déçu ! En effet, c'est un mot de dialecte piémontais qui signifie « éclair-foudre ». Je trouve personnellement que les 2 noms donnés par Nevio et Eugenio à leurs 2 « exotiques » sont particulièrement bien choisis, car agréables et évocateurs. Mais venons-en plutôt à des considérations plus terre à terre qui vous intéressent sûrement davantage !

Le Losna est un modèle simple (mais qui ne s'adresse tout de même pas à de vrais débutants, c'est pourquoi nous ne détaillerons pas la construction). Si l'envie vous prend de le construire, un seul impératif : pensez « poids » en permanence, chassez les grammes en trop, mais respectez les renforts prévus par Eugenio. Conçu avant tout pour le divertissement, il est construit entièrement en balsa avec quelques renforts de contre-plaqué très fin (4/10) avec une structure très classique, c'est-à-dire





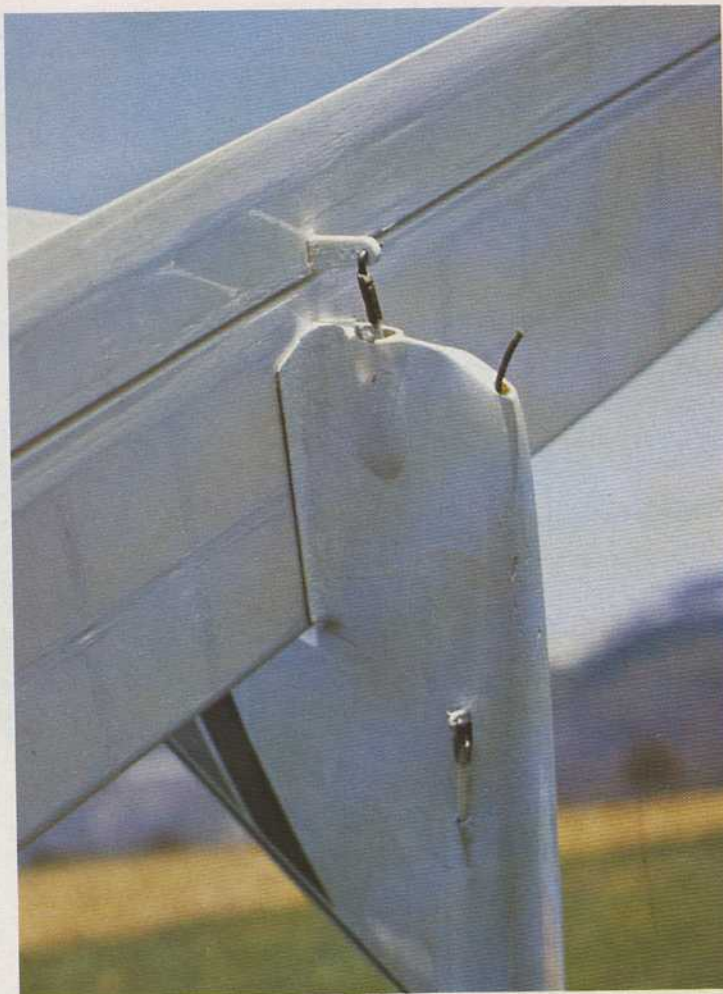
De gauche à droite, dans le sens des aiguilles d'une montre. L'installation radio : il y a une place suffisante. Notez l'interrupteur progressif (attention, ce n'est pas un variateur).

Eric Plumaker lançant le Losna sur les pentes du Mont Sion. On remarque bien l'hélice repliée au bord de fuite de l'aile gauche.

Le stabilisateur : Notez la commande de profondeur dans l'axe et l'antenne qui dépasse à l'arrière.

Le Losna en virage serré, les deux ailerons étant relevés pour faire office d'aéro freins (les réactions sont très saines dans cette configuration).

Gros plan du moyeu d'hélice usiné en alu. Grâce à ce dispositif, le pas des pales est variable. Notez les pièces en époxy collées qui servent à guider l'élastique qui maintient l'hélice repliée.



à pour avantage de stimuler non pas la course à la puissance, mais celle aux performances intrasèques des motoplaneurs (finesse, maniabilité, etc.). C'est peut être la catégorie qu'il nous manque en France pour que l'électrique se développe.

Pourquoi « Losna » est-il né ?

Laissons la parole à Eugenio, qui nous explique les raisons de la naissance du « Losna » :

« Je voudrais dire quels sont les grands problèmes qui se posent à un aéromodéliste vélivole comme moi : difficultés de trouver un terrain pour s'entraîner, assez grand pour pouvoir accueillir un treuil électrique. Il faut aussi trouver une catégorie pour concourir avec un règlement clair et qui ne demande pas de grandes infrastructures ni d'organisation d'équipes. Enfin, et ce n'est plus très facile en vol à voile pur, découvrir une formule jeune et en évolution.

Après avoir lu les articles de tous les passionnés « pionniers » de la catégorie F3E en Italie, Padovano, Briscese, Milanesi et Cie, j'ai commencé à penser que c'était la direction juste et qu'il existait dans ce domaine de grandes possibilités de développements techniques. Je dois dire que je me suis tout de suite effrayé devant la complexité et le prix des composants

