

Unique en son ge

Le Piper J3, tout le monde connaît. Cet avion a inspiré des générations de modélistes, attirés par sa réputation de vol lent et tranquille... Toutefois, si le J3 vole effectivement lentement, son comportement est loin d'être celui d'un avion de début : c'est en fait une machine qui se pilote.

Texte & photos Eric GROGNET

Rarement la déclinaison en miniature d'un avion s'avère à ce point systématiquement proche de la machine réelle. Le vrai Piper, en effet, se pilote "aux fesses" et vous n'avez pas intérêt à oublier l'usage du palonnier (dérive) sous peine de vous faire copieusement insulter par l'instructeur s'il est en place arrière. Or presque tous les J3 que j'ai tenus à l'extrémité de mon antenne, quelle que soit l'échelle retenue, présentaient des caractéristiques semblables, dont le trait le plus marquant est la nécessité de piloter en finesse et 3 axes. Si le phénomène du lacet inverse vous est inconnu (les planeuristes ne sauraient l'ignorer mais les aviateurs le peuvent souvent), cet avion se chargera rapidement de votre "initiation". C'est d'ailleurs ce qui fait le charme de cette petite machine unique en son genre, et qui explique certainement sa longévité et le succès rencontré de par le monde.

Le J3 : une "success story" peu banale

Le succès du Piper J3 ne s'est pas décanté immédiatement. Son concepteur, l'ingénieur Gilbert Taylor, et le financier du projet, William Piper, ont tous deux essayé quelques plâtres avant de parvenir au compromis final représenté par



C'est à une envergure de 1,80 mètre, soit une échelle proche du 1/6, que le signataire a reproduit cette légende.

le J3. Tous deux étaient cependant convaincus qu'un marché pour les avions légers ne pouvait que se développer aux USA. Taylor s'était essayé à produire sous son nom un avion baptisé "Chummy", vendu pour le prix de 3985 \$ de l'époque. La grande dépression de 1929 mit cependant fin à ses espoirs. Piper offrit donc de sponsoriser le développement d'un appareil capable d'être vendu pour la moitié du prix du Chummy. Le résultat fut le "E2", motorisé avec un bicylindre Brownbach Tiger Kitten. Les 20 ch du moteur permettaient cependant

tout juste au E2 de tondre le gazon en s'élevant de quelques pieds avant de retomber lourdement sur le sol.

En l'absence d'un moteur adapté, la compagnie Taylor fut contrainte de déposer le bilan en 1931 et c'est William Piper qui permit son redémarrage en conservant Taylor comme ingénieur en chef. Cette même année, la firme Continental Motors produisit un nouveau moteur de 37 ch et le E2 put enfin être mis sur le marché. En 1936, l'avion fit l'objet d'une refonte complète et redésigné "Taylor J2". Cette même année, Taylor démissionna pour

s'installer à son compte dans l'Ohio où il fonda la Taylorcraft Aviation Company.

De son côté, après l'incendie de son usine de Bradford en 1937, Piper déménagea ses équipements et ses 200 employés en Pennsylvanie, où il reprit la production de l'avion sous la désignation de "Piper J3". Quelque 687 appareils furent produits avant la fin de l'année. En 1938, Piper commercialisa la version J3 Cub améliorée. Propulsé par un moteur Continental, Lycoming ou Franklin de 40 ch, le J3 se vendait 1300 \$. La puissance du moteur atteignit rapi-