

nre!



Bien que sa ligne puisse laisser penser que le Piper a toutes les qualités d'un avion de début, son comportement particulier en vol le réserve à des pilotes au minimum dégrossis.



Un simple gros plan suffit pour reconnaître l'indémodable, l'irremplaçable, l'incomparable Piper J3 dont la livrée jaune est célèbre dans le monde (aéronautique pour le moins) !

dement 50 ch et fut portée à 65 ch avant 1940. Pour maintenir les coûts très bas, la peinture était standardisée. S'inspirant des voitures "Model T" d'Henry Ford, toutes peintes en noir, Piper décida que les J3 sortiraient tous d'usine dotés d'une livrée jaune à bandes noires.

Immédiatement après l'entrée en guerre des Etats-Unis, la production du J3 connut un nouvel essor grâce à l'organisation du Civilian Pilot Training (CPT) Program. La nécessité de former très rapidement des centaines de pilotes imposa l'usage d'un avion de début rapide à pro-

duire et peu coûteux. En 1940, 3016 Cub furent produits et, pendant les années de guerre, la cadence s'éleva jusqu'au rythme d'un avion sortant des chaînes toutes les 20 minutes ! Au total, 70% des pilotes du CPT furent formés sur J3, beaucoup complétant leur formation dans l'armée sur des avions plus performants. Les Cub furent également utilisés pendant le conflit comme avions d'observation, de liaison, comme avions ambulances, pour diriger les tirs d'artillerie ou transporter le courrier. Sous les dénominations L-4, O-59 et NE-1,

ces appareils rendirent d'immenses services. Aujourd'hui encore, plusieurs centaines de J3 volent de par le monde, prouvant, s'il en était besoin, le caractère véritablement exceptionnel du petit appareil.

Pour nous modélistes, les versions ne manquent pas, de tailles très variées, en plan ou en kit RTF, pour moteur thermique ou électrique... Celui de ce plan encarté a été construit par Bernard Daufresnes d'après une conception de l'auteur, à une échelle d'environ 1/6, le choix de l'envergure constituant en fait le point de départ.

BRIEFING

Piper J3

CARACTÉRISTIQUES

ENVERGURE	1800 mm
LONGUEUR	1120 mm
CORDE	270 mm
PROFIL	NACA 2412
SURFACE	46 dm ²
MASSE	2770 g
CH. ALAIRE	60,2 g/dm ²

EQUIPEMENTS

SERVOS	5 standard
MOTEUR	7,5 cm ³ 2T à 10 cm ³ 4T
HELICE	12 x 6 (4T)

REGLAGES

CENTRAGE	à 90 mm du B.A.
----------	-----------------

DEBATTEMENTS*

AILERONS	+5/-15 mm
PROFONDEUR	+/- 15 mm
DIRECTION	2 x 15 mm

(* : "+" vers le bas et "-" vers le haut)

Le fuselage est fait d'un joli treillis

La première étape de la construction consiste à découper tous les couples. Les principaux, qui assurent la rigidité de la cabine avant, sont en CTP 30/10, impérativement de qualité aviation. Ces couples encaissent en effet tous les efforts transmis par les ailes au fuselage, et inversement, or seules deux lisses en pin les aident à garantir la rigidité de la partie supérieure du fuselage. Les couples de C8 à C13 sont en balsa. Leur moitié inférieure se construit à plat sur le plan par collage croisé de planchettes de balsa 30/10, système permettant d'obtenir une bonne rigidité et une meilleure résistance, les fibres du bois travaillant toujours dans le bon sens. La partie supérieure des couples, qui n'a pas de fonction mécanique importante à assurer, est plus classiquement découpée dans une planche de balsa 30/10 que vous pourrez éventuellement ajourer, pour gagner du poids.

La seconde étape consiste à assembler les flancs sur la vue de profil du plan. Dans un premier temps, ne collez pas les entretoises en balsa 6 x 6 placées en diagonale entre les couples de C7 à C13. Ces dernières seront collées lorsque les couples seront en place. En revanche, les deux entretoises avant sont collées à ce stade à l'intérieur des flancs. Prenez