

PLAN ENCARTE Un Piper J3 de 1,80 mètre

ont été essayées : un OS 60 4-temps et un Super Tigre 46 2-temps. L'un et l'autre sont montés culasse à plat sur un bâti en nylon vissé sur la cloison pare-feu. En vol, la différence entre les deux motorisations est très peu perceptible. Avantage du 4-temps, il défigure moins le capot que le 2-temps dont l'échappement disgracieux jure toujours sur le côté droit de l'appareil. Ledit capot-moteur est réalisé selon la technique quasi ancestrale du moule perdu. Sur le côté opposé au cylindre fonctionnel, un faux moteur "flat twin" réalisé en balsa imite le Continental du grandeur.

Finition : jaune, évidemment !

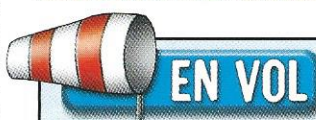
Le J3 a l'avantage de ne pas nécessiter de longues recherches documentaires pour le choix de la décoration. Certes, quelques variantes existent de par le monde, mais je m'en suis tenu à la livrée originale jaune avec un liseré noir. Ce choix permet de gagner du temps sur cette phase de finition dont la durée dépend généralement de la complexité des motifs choisis. L'intégralité du modèle a donc été entoillée à l'Oracover jaune, les bandes noires étant découpées dans du Vénilia. Les lettres proviennent quant à elle d'une grande surface quelconque.

Agréable à piloter, mais...

Contrairement à ce que pourrait laisser penser son allure débonnaire, le J3 n'est pas un avion facile susceptible de remplacer un modèle de début. Comme pour son grand frère, il faut être capable de conjuguer correctement lacet et roulis pour effectuer un virage qui ne s'achève pas en une horrible glissade. Cela mis à part, notre Piper, comme tous ses congénères, est un avion agréable à piloter que l'on sortira, par exemple, après une séance de voltige pour s'adonner à un style de pilotage totalement différent. ■



Les ailes sont classiquement fixées sur le fuselage (tétrons à l'avant, vis à l'arrière). Les haubans, indispensables pour le look, participent également à leur résistance en flexion.



TEL UN FAUCHEUR DE MARGUERITES...

La roulette de queue directrice rend le taxiage du J3 aisé sur n'importe quel type de revêtement. Sur piste en dur, il convient de régler le ralenti très bas car le modèle se laisse facilement emporter par la traction résiduelle, et le point fixe est presque impossible. Pleins gaz, le temps de roulage est donc limité au strict minimum pour permettre à l'oiseau de quitter le plancher des vaches. On réduit immédiatement les gaz pour entamer une montée à vitesse réaliste et selon une pente conforme à l'esprit de l'avion grandeur.

Quelques tours de piste permettent de juger de la maniabilité. Comme je l'évoquais en préambule, tous les J3 se ressemblent de ce point de vue. Le notre déroge pas à la règle avec un lacet inverse très présent. En fait, il est très difficile de le faire virer proprement sans conjuguer les ailerons et la gouverne de direction. J'avoue que je ne m'explique pas vraiment cette particularité du J3 (qui ne brille pourtant pas par son allongement), mais c'est un fait incontestable. En dehors de cette caractéristique, les gouvernes sont efficaces sur les trois axes. Le décrochage est franc, mais à vitesse réduite, ce qui permet de ne pas se faire surprendre.

Les ailerons permettent de réaliser des figures simples comme le tonneau, qui nécessite toutefois pas mal de correction pour ne pas trop barriquer. Le looping ne pose pas de problème mais les capacités de voltigeur de notre J3 s'arrêtent à peu près là. Ce n'est pas, de toute façon, le but recherché avec un tel appareil. Il est beaucoup plus intéressant de réaliser des passages bas à vitesse réduite, en jouant aux faucheurs de marguerites, usage pour lequel l'avion grandeur était également parfaitement adapté. Les pilotes américains ne l'avaient-ils pas baptisé "grasshopper" (sauterelle).

Au bout d'un bon quart d'heure, le moteur nous rappelle, en émettant quelques ratés, que la réserve de carburant n'est pas inépuisable. Poser le Piper J3 n'est cependant guère difficile. On maintient un tiers des gaz jusqu'en entrée de piste pour vaincre la traînée relativement importante, puis on rentre au parking en épuisant les dernières gouttes de carburant.



Curieusement, le Piper J3 a du lacet inverse en vol (effet induit des ailerons, comme en planeur). Cette caractéristique ne simplifie pas le pilotage mais fait tout le charme de cet oiseau.