



longueur différente, mais sont dessinées sur le plan. Le profil utilisé pour notre Piper est l'archi classique – et ô combien fiable – NACA 2412 : bien que ne possédant pas un intrados totalement plat, ce profil permet une construction directement sur le chantier. La suite est tout aussi classique. On fixe les deux longerons inférieurs sur le chantier avant de coller toutes les nervures à leurs emplacements respectifs. On ajoute les longerons supérieurs, puis les supports de haubans en CTP et les saumons taillés dans une planche de balsa 50/10 (attention au sens des fibres, qui doivent être parallèles à la longueur des différentes pièces constitutives). Il n'y a pas les classiques âmes verticales cloisonnant les longerons, inutiles ici en raison des haubans. Ensuite, on coffre l'extrados, sans oublier les chapeaux de nervures aux endroits indiqués sur le plan.

A ce stade, laissez la première aile de côté et débutez la construction de la

seconde. Avant de coffrer l'intrados, assemblez les deux panneaux au moyen des clés en CTP 30/10. Terminez en achevant le coffrage de l'intrados.

Pour des raisons de poids, tous les plans de l'empennage sont réalisés en treillis de balsa. Pensez à respecter le sens des fibres du bois, qui doit être perpendiculaire à la corde pour les bords d'attaque et de fuite, découpés dans une planche de balsa 100/10. Les entretoises sont taillées dans une baguette de balsa 5 x 10. Soignez vos collages et ajustements car la solidité de l'ensemble en dépend. En particulier, la colle ne doit pas servir à remplir des joints mal ajustés comme on le voit trop souvent.

Lorsque le stabilisateur est assemblé, vous pourrez le coller sur le support du fuselage prévu à cet effet. Après quoi, vous ajouterez la dérive dont le pied est simplement collé perpendiculairement au stab.

Veillez bien sûr à coller ces deux pièces en respectant la géométrie générale de l'avion. L'un des moyens pour s'en assurer consiste à fixer les ailes sur le fuselage et à utiliser la méthode bien connue de la triangulation. Vérifiez également le parallélisme du stab avec les ailes en prenant un point de visée dans l'axe de l'étambot.

5 servos standard font l'affaire

Cinq servos standard suffisent pour animer les commandes du Piper J3. Les trois montés dans le fuselage se logent facilement compte tenu de la place disponible. Il est possible d'avancer ou reculer de près de 30 cm l'emplacement des servos dans la cabine et d'affiner ainsi le centrage en évitant le recours à

un lest inutile. Leur emplacement dépendra du type de moteur utilisé et de la légèreté de la partie arrière du fuselage.

Comme à mon habitude, les deux servos d'ailerons sont montés dans les ailes et attaquent les gouvernes par de courtes biellettes. Vous pouvez, bien entendu, préférer la solution plus antique d'un servo unique placé au centre de la voilure avec des renvois aux extrémités. C'est, cependant, inutilement compliqué et l'économie réalisée est, à mon avis, très discutable.

L'accu de réception est coincé entre le réservoir et l'un des flancs, au plus proche de la cloison pare-feu. Le récepteur, dûment emballé dans de la mousse, est simplement posé à même le plancher de la cabine sur l'un des espaces disponibles.

Pour compléter les équipements de ce Piper J3, il reste à choisir le moteur. Deux mécaniques différentes