

PLAN ENCARTE Un Piper J3 de 1,80 mètre



Les ailes rectangulaires garantissent une construction facile de même qu'une bonne surface portante.

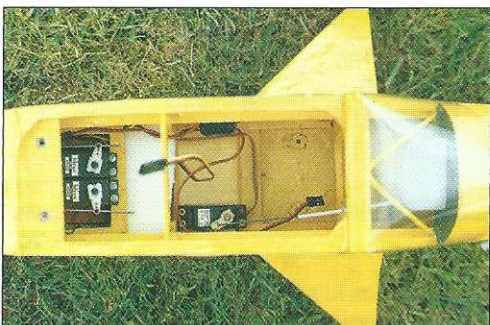
Le "cœur" technique de l'avion se trouve ici, au croisement du moteur (dont le capot est réalisé selon la technique du moule perdu), du train bicycle aux amortisseurs faciles, et des haubans fonctionnels.



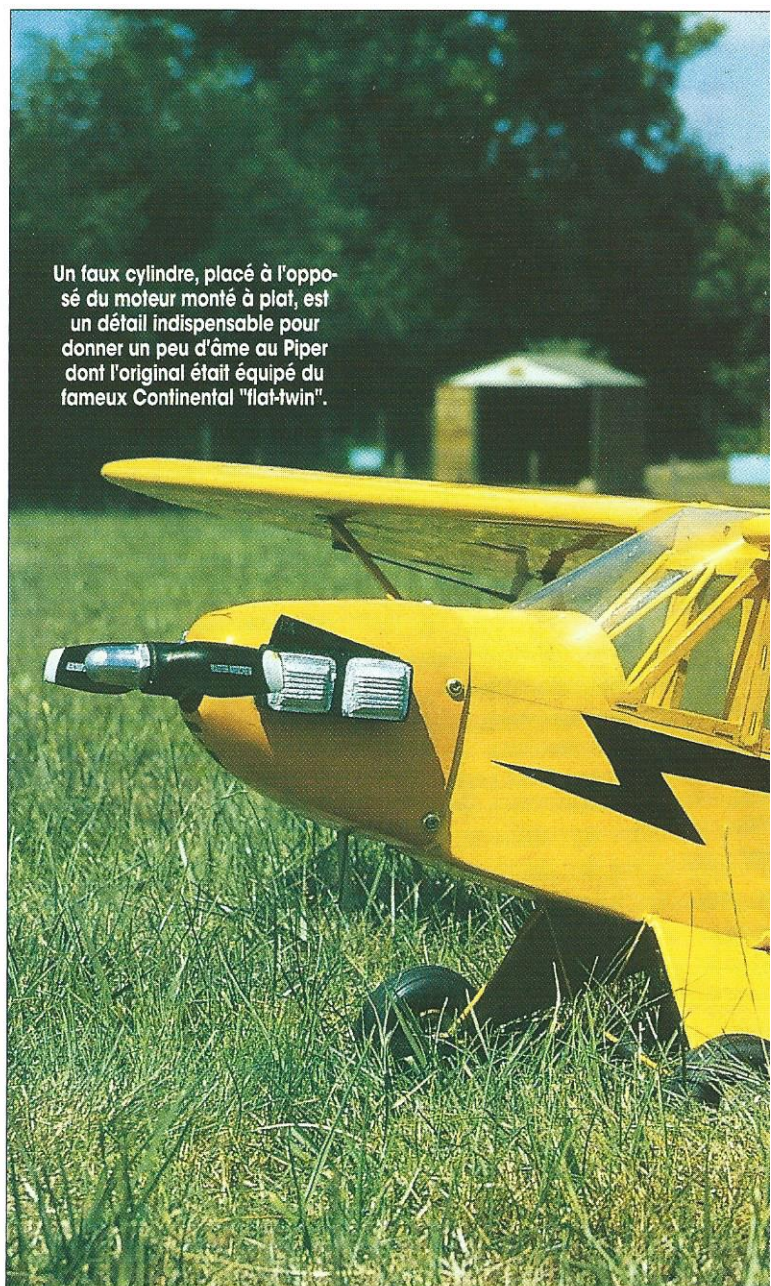
Pour des raisons de poids, tous les plans de l'empennage sont à réaliser en treillis de balsa, en respectant le sens des fibres du bois pour allier légèreté et solidité. Les haubans, en fil élastique, sont ici purement décoratifs.



Cinq servos standard suffisent pour les gouvernes de ce Piper J3. Trois logent facilement dans le fuselage, et deux autres sont montés dans les ailes en attaque directe des ailerons.



Deux moteurs ont été essayés : un Super Tigre 46 2-temps (en photo ici) et un OS 60 4-temps, montés à plat. En vol, la différence est peu perceptible. Le 4-temps est cependant plus discret, tant sur le plan sonore qu'esthétique.



Un faux cylindre, placé à l'opposé du moteur monté à plat, est un détail indispensable pour donner un peu d'âme au Piper dont l'original était équipé du fameux Continental "flat-twin".

garde d'assembler un flanc droit et un gauche (deux pièces identiques, et non symétriques, feraient désordre !). Pensez également à coller alors les renforts des supports de train en CTP 30/10 à l'intérieur des flancs.

La phase suivante est la plus délicate que vous rencontrerez dans la construction du Piper. Il s'agit de relier tous les couples entre eux au moyen des flancs constitués, pour le moment, de lisses en balsa 8 x 8 et des coffrages de la partie avant en balsa 30/10. Pour cela, placez l'un des flancs à plat sur le chantier avec sa face intérieure tournée vers le ciel, puis collez les couples C5, C6 et C7 perpendiculairement à ce dernier. Retournez l'ensemble après durcissement de la colle et fixez de même l'autre flanc en vis-à-vis. L'opération suivante consiste à coller les deux lisses au niveau de l'étambot et à intercaler les couples un par un, en commençant par C13. Vérifiez soigneusement à chaque étape la symétrie

du fuselage. Ajoutez les entretoises à 45° pour parfaire la rigidité de l'ensemble, puis collez les demi-couples supérieurs. Ajoutez ensuite les lisses supérieures, les montants de la cabane, et le support de stab à l'arrière de l'appareil.

Il ne vous restera qu'à ajouter le pare-brise, découpé dans une plaque de rhodoïd 8/10 et mis en forme directement sur l'avion. Ce pare-brise étant entièrement développable, il n'est en effet pas nécessaire de réaliser un quelconque moulage.

Des ailes en structure, comme le vrai

La géométrie des ailes, rectangulaires, permet facilement l'usage de la méthode du bloc pour découper les nervures. Seules, les deux plus proches du saumon sont d'une