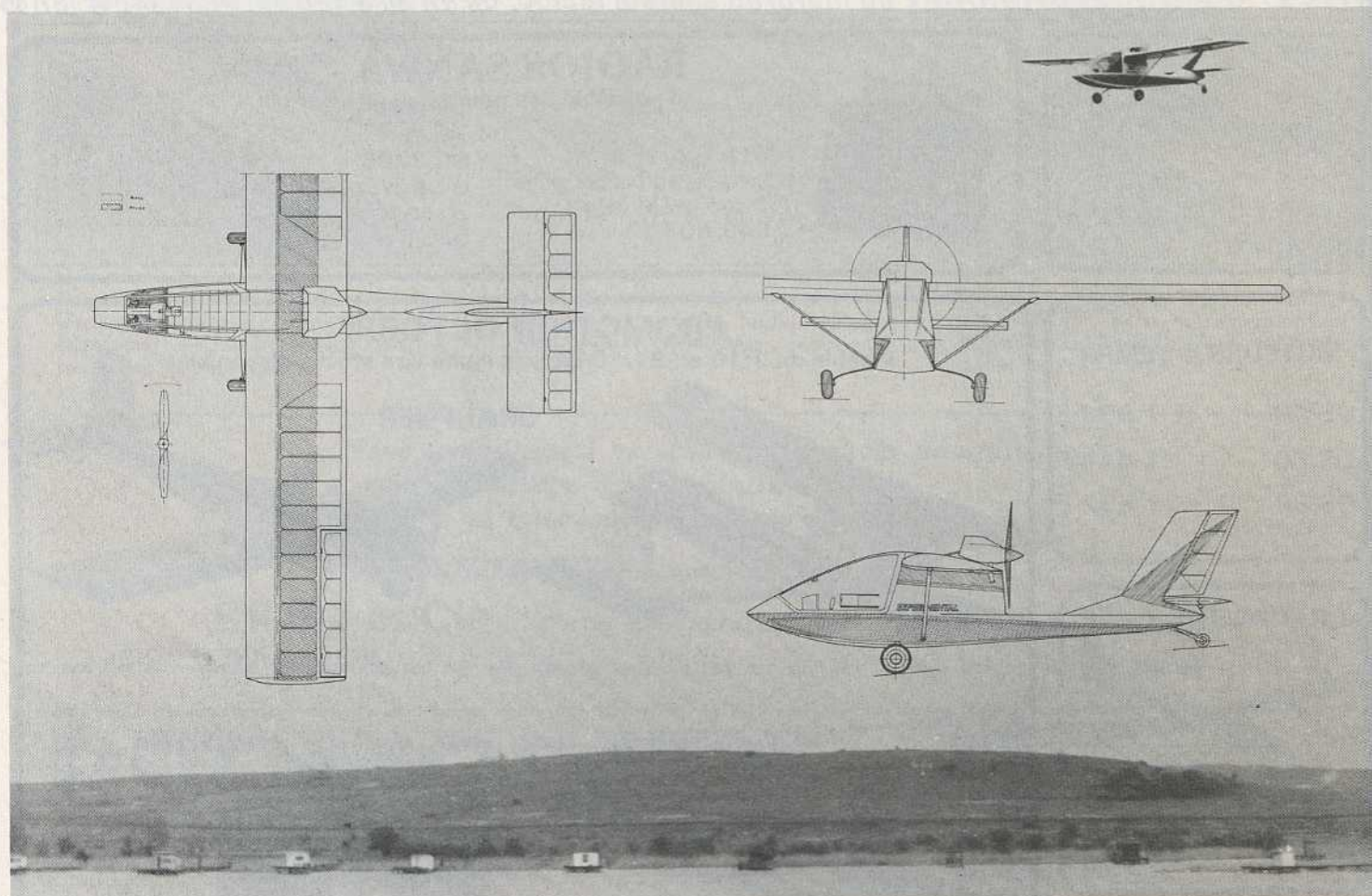


EXPERIMENTAL J-1



« PRZASNICZKA »

Présenté pour
la première fois au challenge de semi-maquettes du
Graouilly en 1980 à Metz où il se classa premier en statique, cet avion a étonné le public par
son esthétique particulière.

Venu de Pologne l'année suivante spécialement pour
le challenge, Lech Podgorski, grand habitué des maquettes en vol circulaire, se présentait
cette fois-ci pour la première fois en radio-commande avec un Expérimental J-1.

Une deuxième place en statique confirmait ses qualités
de finition remarquables. Conquis par ce modèle, je décidai, en partant des esquisses de Lech
Podgorski, d'en dessiner le plan et de le construire.

Traité en semi-maquette à l'échelle

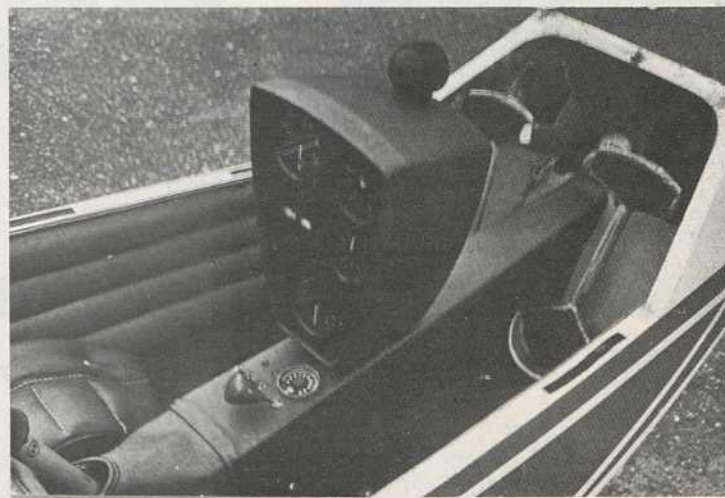
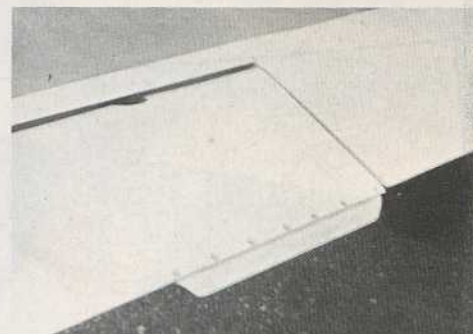
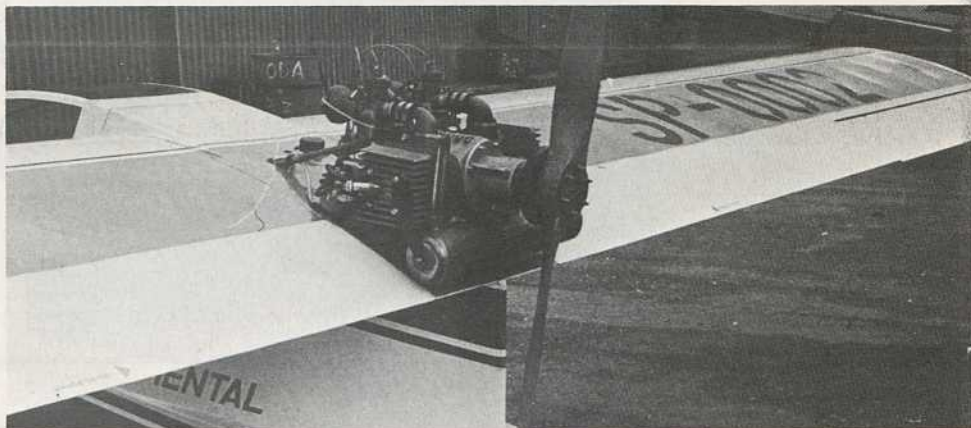
1/3, il est tiré d'un avion réel construit par un amateur. La forme générale rappelle un peu
le Ogar, mais avec des fonctions différentes. Il est vrai que ce type d'avion à
moteur propulsif n'est pas très courant et c'est ce qui fait son originalité, outre ses qualités
de vol remarquables. Son vrai nom est Przasniczka qui, en polonais, signifie « La
fileuse » : allez donc savoir pourquoi !

Le modèle grandeur

Ce modèle n'est pas construit en série ; c'est le résultat d'une conception originale d'un passionné d'aviation. C'est l'appareil idéal pour le tourisme, son coût de réalisation n'étant pas exagéré. Le moteur, placé derrière la cabine, s'intègre bien à la silhouette un peu particulière et offre une grande souplesse d'utilisation. A propos de moteur, celui-ci est constitué de deux moteurs de moto MZ de 125 cm³, accouplés par un carter usiné sur mesure, l'ensemble offrant donc une cylindrée de 250 cm³ et une puissance d'environ 11 ch, performance de mécanicien peu commune, il faut le reconnaître.

La conception de l'avion est moderne : utilisation de matériaux plastique et fibre de verre. Le moteur, suffisamment puissant, permet des décollages sur des terrains relativement petits.

Du fait que l'aile est haute, l'esthétique de l'Expérimental J-1 ne passe pas inaperçue, lorsqu'on le voit pour la première fois, avec cet arrière très fin ; on est même un peu surpris. L'ensemble est étroit, mais fonctionnel, avec une immense verrière qui offre une visibilité exceptionnelle et un moteur placé derrière le pilote que l'on entend à peine ronfler en vol (pas le pilote, le moteur !).



Avec le triptyque (à gauche) et les quelques détails de l'Expérimental grandeur nature (ci-dessus), vous voilà prêts pour réaliser une semi-maquette « tout-bois » originale et dont vous trouverez page suivante le plan en 2 533 mm d'envergure.

L'emploi d'un moteur 4 temps bicylindre (ou au moins monocylindre) est tout à fait recommandé. C.Q.F.D. !

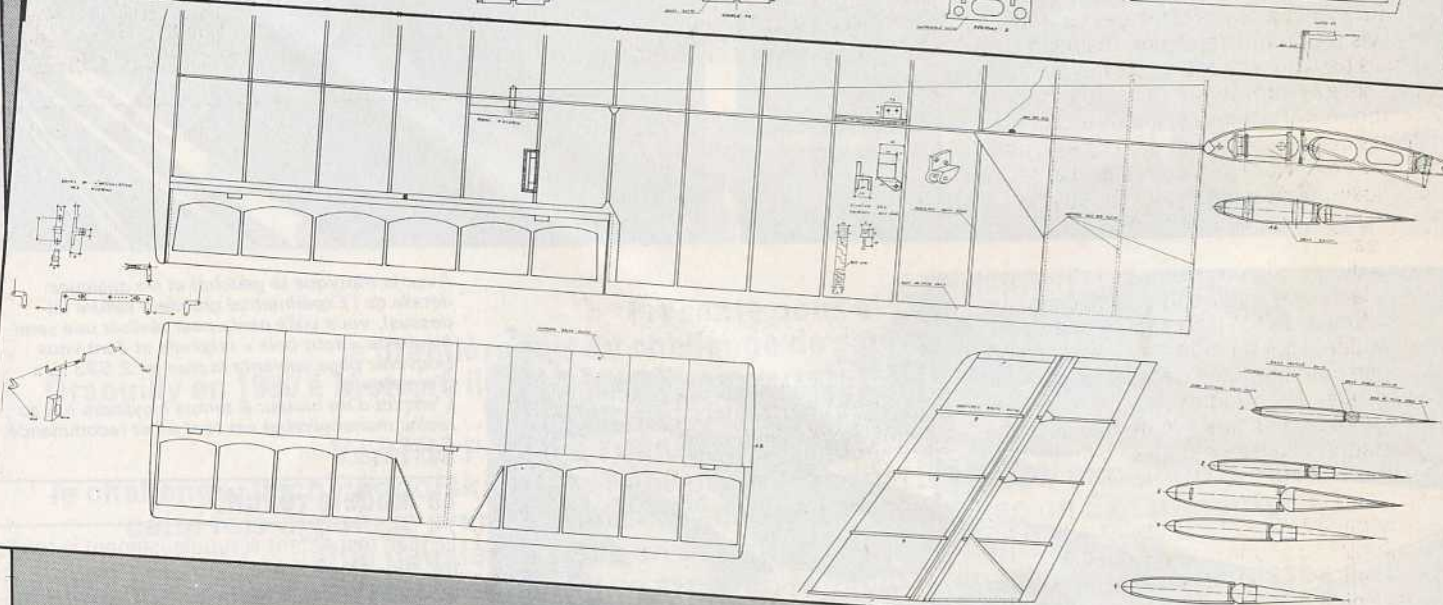
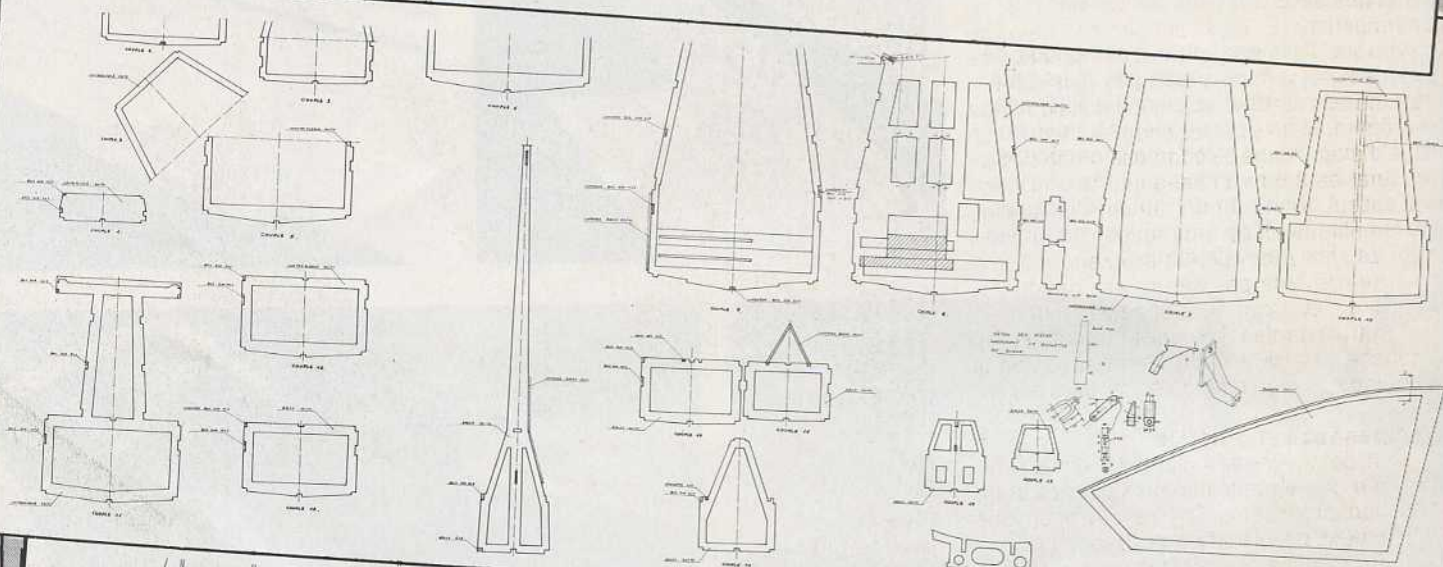
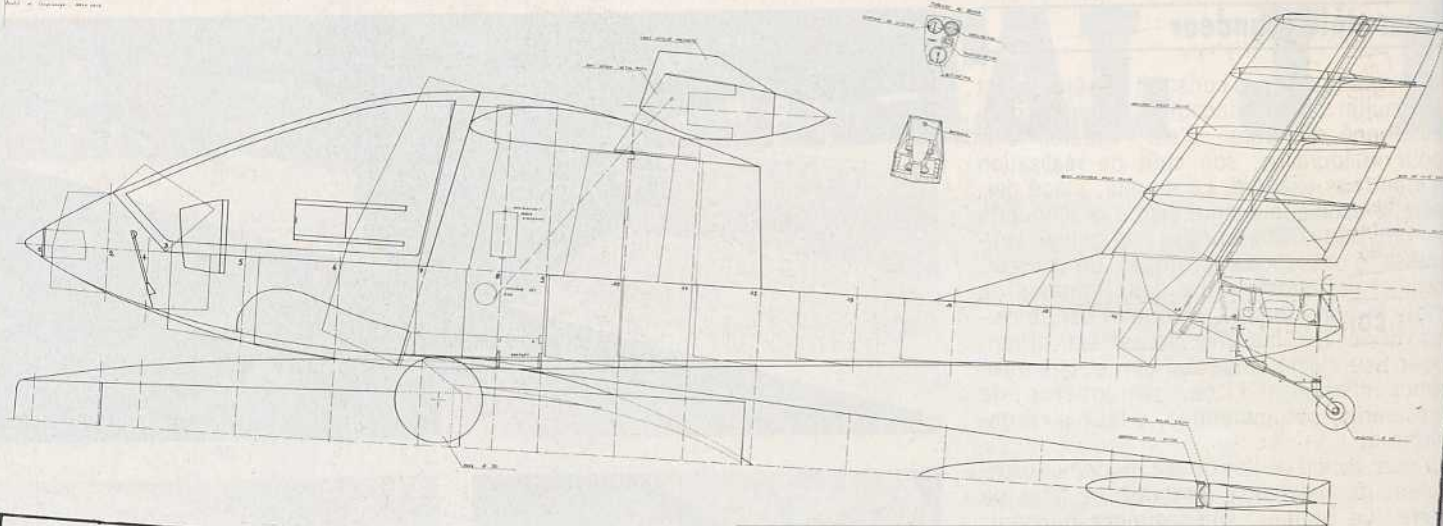
Le modèle réduit

Le plan respectant scrupuleusement la forme de son grand frère, le modèle présenté ici possède des dimensions et des caractéristiques de vol qui visent à toucher une catégorie de pilote recherchant un avion agréable à voir voler et facile à piloter. Equipé d'ailerons, de la direction, de la profondeur, du ralenti, et éventuellement d'un largage quelconque, l'Expérimental offre une large plage d'utilisation allant de l'entraînement dominical à la démonstration, en passant par la compétition en semi-maquette.

EXPERIMENTAL J-1

Scale: 1/10
Drawing: 1/10
Date: 1964
Author: M. Mag.
Model: Experimental J-1

Drawn by: M. Mag.



Comme à l'habitude, M. Mag. vous choie avec un plan hors du commun. Celui-ci ne comprend pas moins de trois planches que vous pouvez obtenir à nos bureaux contre la somme de 100 F à joindre à la commande (port et autocollant de la revue gratuits).

Que diriez-vous d'arriver sur le terrain au printemps prochain avec une telle bête de plus de 2,50 m ?

Sans le capot moteur, on voit très bien la position du réservoir et le silencieux « fabriqué maison » sur mesure.

En bas, un aperçu de la structure du fuselage, inhabituelle mais sans complexité particulière.

Fiche technique

Envergure :	2 533 mm
Longueur :	1 620 mm
Poids :	5 800 g
Profil aile :	Clark Y 13 %
Profil empennage :	Naca 0012
Surface :	84 dm ²
Charge alaire :	61 g/dm ²
Moteur :	10 cm ³
Radio :	4 servos

La construction

Ce type de construction particulière nécessite un peu plus d'attention que les modèles courants, notamment au niveau de la fixation de la dérive, du moteur et de l'assemblage de l'aile. Cependant la construction dépend entièrement du modéliste, il ne peut donc y avoir de solutions toutes faites.

Le fuselage

Les couples 8, 9, 10, 11 sont les couples principaux du fuselage et dessus viennent se fixer les deux parties de l'aile ainsi que le bâti-moteur. Celui-ci, découpé dans du hêtre de 10 mm, se fixe sur les couples 10 et 11. Le train d'atterrissage se compose d'une plaque de dural de 3 mm d'épaisseur, fixé au fuselage par 4 vis de 4 mm sur une plaque de contre-plaqué ; il est très souple et supporte bien les chocs lors de l'atterrissage. La verrière ne présente pas de grosses difficultés, celle-ci entièrement développable étant réalisée en trois parties. Le capot moteur est, en revanche, réalisé en fibre de verre, selon la technique du moule perdu en mousse expansée.

L'empennage et la dérive

Ils sont de conception classique et se composent d'une série de nervures placées entre deux longerons que l'on recouvre ensuite entièrement de planches de balsa. La fixation du stabilisateur s'effectue au moyen d'une vis Nylon qui assure un maintien parfait mais peut cependant casser net lors d'un choc violent, préservant ainsi un peu la structure. A noter que le stabilisateur ne possède pas de longeron central, mais sa rigidité est assurée par un coffrage total. La dérive est solidaire du fuselage grâce au couple 17, ceci pour une question de solidité.

Les ailes

Le gros du travail consiste essentiellement à réaliser la voilure en structure très classique avec coffrage partiel qui procure une excellente rigidité. Lors du montage, veillez seulement à ne pas provoquer de vrillage. Le profil Clark Y, plat à l'intrados, facilite encore le montage. Avant de poser le dernier coffrage à l'extrados, l'ensemble des commandes d'ailerons doit être installé et coulisser parfaitement.

Le système à fourchette, fort pratique, peut être remplacé par une attaque directe sur les servos, en prolongeant seulement la commande rigide qui se fixe normalement sur le renvoi. Dans ce cas il faut monter une chape Nylon qui s'ouvre lors d'un choc, préservant ainsi le servo et ses pignons.

Quoi qu'il en soit, le vaste fuselage de l'Expérimental permet une installation radio aisée.

La finition

Un entoilage traditionnel au pongé de soie, enduit puis peint, renforcera la structure et



