

Nom : **Piper J3 - 61A**  
Distributeur : **Modelpascher.com**  
Prix public conseillé : **129 €**

**Caractéristiques :**  
Envergure : 2080 mm  
Longueur : 1400 mm  
Surface aile : 59,4 dm<sup>2</sup>  
Profil aile : Plan convexe  
Profil stab : Planche  
Masse annoncée : 3340 g  
Masse obtenue : 3920 g  
Charge alaire obtenue : 66 g/dm<sup>2</sup>



**CLASSIQUE PARMIL  
LES CLASSIQUES !**

Texte et photos : *Fabrice Gogneau*

**Type de modèle :**

Avion semi-maquette thermique trois axes

**Motorisation**

Moteur prévu : 10 cc 2 T, 10 à 12 cc 4T

Moteur pour ce test : OS 91 puis ASP 71 4 temps

**Mode de fabrication :**

Kit prêt à équiper. Ailes, fuselage et empennages en structure entoilée film thermorétractable.

**Fonctions commandées :**

Ailerons - Profondeur - Direction - Moteur

# PIPER J3 - 61A

**C'est en surfant sur le web que je découvre ce nouveau venu dans le monde du modélisme, «Modelpascher». De passage chez lui, il me présente ce nouveau modèle qu'il viens de recevoir, un Piper Cub d'un peu plus de deux mètres d'envergure.**

**Le kit**

L'ouverture du carton révèle un modèle terminé à 90%. On peut déjà noter le soin apporté à ce modèle. Tous les éléments sont bien emballés afin d'être protégés pendant le transport.

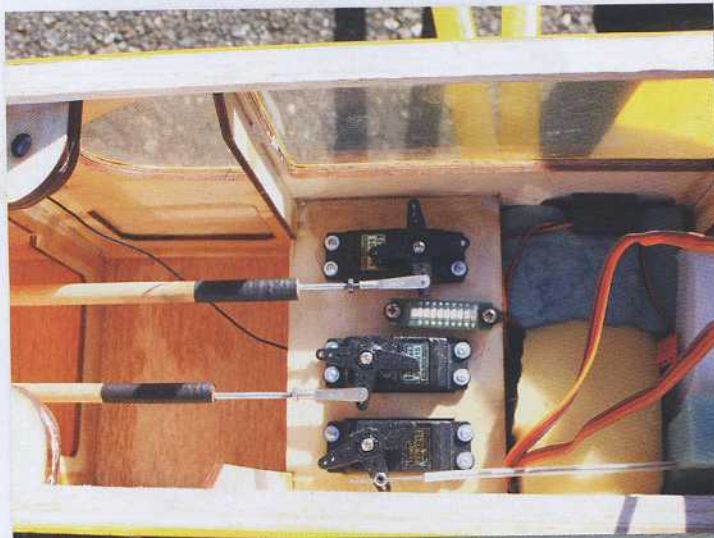
On trouve donc tous les éléments (ailes, fuselage, dérive, stabilisateur) en structure bois entoilée ainsi qu'une belle bulle en plastique transparent. Une légère notice (4 feuillets) vient agrémenter le tout.

On trouve également le capot en fibre, ainsi que les haubans prêts à l'emploi. Au fond de la caisse se trouve tout l'accastillage permettant le montage de ce modèle. Il est important de rappeler que mis à part la partie radio et quelques outils, vous trouverez tout le nécessaire pour mener à bien le montage de ce modèle.

**A prévoir en plus**

Lors de votre commande, je ne saurais que trop vous inciter d'ajouter des servos standards ainsi que 1 mètre d'entoilage jaune. Prévoyez de commander ce dernier chez ce revendeur, car ceux du commerce (Oracover Solarfilm) ne correspondent pas à la couleur du modèle.

Il vous faudra également 2 rallonges de 50 cm et je vous conseille de prévoir un sachet de chapes métal 2,5 mm car celles fournies dans le kit me semblent légères pour ce type de modèle.



*Installation des plus classiques dans le fuselage pour les servos.*

**CONCEPTION**  
■■■■■■■■■■□□□□□□  
Passable - Correcte - Bonne - Super

**QUALITE DU KIT**  
■■■■■■■■■■□□□□□□  
Passable - Correcte - Bonne - Super

**ASSEMBLAGE**  
■■■■■■■■■■□□□□□□  
Facile - Moyen - Délicat - Difficile

**PILOTAGE**  
■■■■■■■■■■□□□□□□  
Débutant - Confirmé - Expert

**AGREMENT EN VOL**  
■■■■■■■■■■□□□□□□  
Passable - Normal - Excellent





*L'ASP 71 4 temps est largement suffisant pour emmener ce Cub de plus de deux mètres.*

### Préparation initiale

Le tout premier travail sur ce modèle, et j'insiste lourdement, sera de revoir tous les collages stratégiques afin de garantir la fiabilité du modèle. Ceci est indispensable si vous souhaitez conserver votre modèle longtemps. Entre autres, renforcez le collage du couple moteur, de la cabine, des plots de maintien du train d'atterrissage et enfin, découpez soigneusement l'entoilage à l'intrados pour renforcer le collage des plots supportant les haubans. Voilà, j'en ai fini avec ce rappel qui est vital et nécessaire pour la longévité de votre modèle et la fiabilité de vos vols.

### L'aile

Rien de bien particulier pour cette dernière. Si vous avez suivi mes conseils, les plots qui reçoivent les haubans ont été renforcés ainsi que la platine devant recevoir les servos.

Présenter la clé d'aile composée de deux épaisseurs de contreplaqué afin de vérifier le bon positionnement de l'aile. Le cas échéant retailler cette clé afin que les deux demi-ailes s'ajustent parfaitement.

Vérifier que les fils permettant le passage ultérieur des rallonges sont bien positionnés, puis préparer un peu d'époxy pour coller les 2 demi ailes. Placer une cale de 40 mm sous l'un des deux saumons afin de garantir un dièdre de 2°.

Pour les ailerons, des charnières sans axes sont livrées et conviennent parfaitement. Elles seront collées à l'époxy et assurées par un morceau de bois dur.

Une fois l'assemblage terminé, passez les rallonges et préparez les servos qui seront implantés dans les emplacements prévus à cette effet. Quatre vis viendront fixer ces derniers sur la platine de bois dur. Ce montage n'a pas posé de problème particulier, mais je ne saurais vous conseiller de rajouter 2 blocs de bois durs afin de garantir un montage plus correct. Le travail sur l'aile est terminé.

### Le fuselage

On ne revient pas dessus, mais normalement vous devez avoir renforcé tous les endroits stratégiques de ce dernier (haut de cabine, couple moteur, platine de fixation



*Le couple à l'avant de la cabine rappelle les tubes typiques de l'avion original.*



*Vue sur les empennages. Le plat au bord d'attaque du stab surprend un peu... Sur un Cub grandeur, c'est tout en courbe !*

de l'aile...)

Pas de gros travail en perspective. Il faut découper l'entoilage recouvrant l'emplacement du train puis percer les blocs recevant ce dernier (foret de 4 mm). La fixation du train peut être assurée par deux brides fournies dans le kit. La mise en place de la dérive nécessite au préalable d'avoir installé la roulette de queue qui viendra se coller dans la dérive la rendant solidaire de cette dernière.

Le stabilisateur pourra être installé à ce moment et, enfin, on placera le volet de dérive. Après vérification de la bonne symétrie et du bon équerrage de l'ensemble, on pourra coller le tout à l'époxy.

L'implantation de la radio dans ce modèle reste très classique. On retrouve dans ce fuselage les servos de dérive, profondeur et gaz, les servos d'ailerons se trouvant en prise directe dans les ailes.

Les commandes sont classiques, avec une tige filetée de 2,5 mm reliée par un jonc de bois de 8 mm et assurée par une gaine thermo.

Je précisais au début de changer les chapes plastiques présentes dans le kit par de classiques chapes métal, gage d'une meilleur sécurité.



*Décollage... Pas besoin de toute la puissance si on veut faire réaliste !*

La commande des gaz est, quant à elle, faite en corde à piano dans une gaine souple.

Le réservoir est livré d'origine avec le modèle. Il ne reste qu'à le monter et vérifier sa bonne étanchéité. Un perçage de la cloison pare-feu permettra le passage des 2 durits ainsi que de la commande moteur.

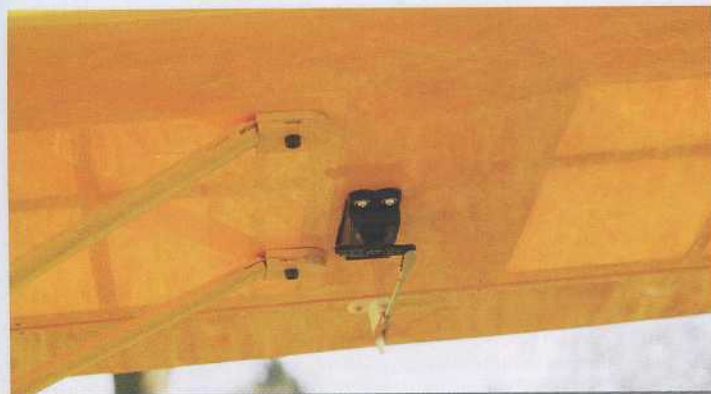
Vous pourrez maintenant monter l'aile sur le fuselage et présenter les haubans afin de pratiquer les trous nécessaires à leurs fixations. Pour ma part j'ai percé à 2 mm, puis introduit de la cyano liquide. Une fois cette dernière sèche, une filière de 3 mm permettra de faire le filet pour la fixation par vis métal de 3 mm.

A ce stade votre modèle n'est pas loin de pouvoir effectuer ses premiers vols. La fixation du capot moteur s'effectuera à l'aide quelques micro vis fournies dans le kit et les jambes de train seront fixées. Le capot devra être





*Le Cub... Combien de pilotes aura-t-il formé depuis 70 ans ? Et il reste quelques clubs en France à l'utiliser pour la formation de base ! Merveilleuse machine qui refuse de vieillir et encore moins de disparaître !*



*Une vue sur un servo d'aileron et sur la fixation des mâts.*



*Devinez pourquoi le Piper J3 a souvent reçu le surnom de «Yellow Cub»...*

ajusté par retouches successives afin d'adapter le passage du pointeau et celui de la culasse moteur. La découpe de la verrière n'apporte pas de commentaire particulier. Un bon traçage permettra d'obtenir une verrière bien ajustée. Elle sera maintenue également par des micro-vis.

### Réglages

#### Centrage

83 mm du bord d'attaque à l'emplanture.

#### Débattements

Ailerons : 20 mm vers le haut, 5 mm vers le bas.

Profondeur : 30 mm à cabrer, 20 mm à piquer.

Direction : +/- 30 mm

## FLY TEST

**Décollage :** Le décollage ne posera pas de problème particulier avec une mise des gaz progressive. Le modèle se trouve dans son élément en une trentaine de mètres.

En vol normal et lent : Un léger réglage de trim sera nécessaire pour maintenir le modèle en ligne droite et les gaz seront réduit de moitié pour maintenir un vol en palier. Le reste du vol se déroulera très classiquement avec un test de décrochage qui révèle une abatée sans gravité. Les passages vol lent sont un régal, et pour le plus grand plaisir des yeux les touch en go sont tout en douceur (en fonction de la flexibilité du train...).

**Vol plus remuant :** Pour les vols suivants, le modèle sera remué un peu plus et montrera des qualités de vol agréables, qui pourront être perturbées par un vent de travers soutenu. Pour le reste, les passages à l'anglaise sont du plus bel effet (en fonction du pilote...). La dérive est d'une très grande efficacité et il est nécessaire de l'utiliser dans les virages sous peine de voir ce grand modèle en dérapage. Il faut toujours garder à l'esprit que c'est une machine de 2,08 mètre et qu'une certaine inertie est toujours présente. Moins académiques, quelques figures ont été tentés et la base passe sans problème (looping, tonneau lent et renversement).

**Atterrissage :** L'atterrissage est très classique avec une présentation en PTL et réduction des gaz jusqu'au contact des roues. Le train est quant à lui un peu souple, il serait bon de reprendre le système d'amortisseur du réel. De mon côté, j'ai tenté d'amortir ce dernier à l'aide de câble/ressort. Je ne vous le conseille pas car au moment du toucher, l'avion rebondit énormément (NDLR : ben, c'est bien ce que font les sandows du «grandeur», ils renvoient en l'air si on ne pose pas «pil-poil» trois points avec un taux de chute quasi nul. C'est une suspension, mais il n'y a pas d'amortisseurs sur un Piper J3... et c'est ce qui en fait un avion si démonstratif.). Une modification sera prévue pour les jours d'hivers.

**Impression générale :** Voilà donc un modèle abordable qui vous suivra les jours de beau temps et qui vous permettra de vous essayer au vol «réaliste» tout en douceur.

## Motorisation

Le modèle terminé accuse un poids de 3920 g. Le premier vol a été réalisé avec un OS 91 très largement surpuissant. Par la suite il sera remplacé par un ASP 71 (4temps) qui suffit amplement.

## Conclusion

Ce modèle reste abordable pour un modèle de 2,08 mètres. La qualité du kit reste cohérente avec le prix et la modification de certains éléments fiabilise l'ensemble. On se retrouve donc avec une grande machine très agréable au pilotage. De plus, le Piper est un avion mythique qu'il serait dommage de n'avoir jamais piloté. Celui-ci est destiné aux pilotes pressés de voler, aux «moustachus» ainsi qu'à ceux ayant déjà piloté un avion de transition. Je vous conseille de le sortir les jours de beau temps avec un soleil couchant (November Charlie, début de vent arrière pour la piste 02 herbe...). A bientôt



*De la surface, une charge alaire raisonnable... Tout pour faciliter un vol lent à souhait.*