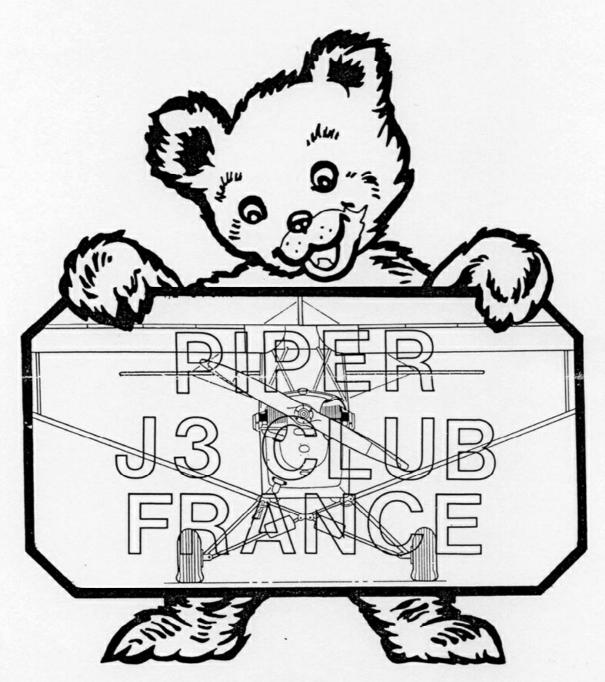
Proprietaires, pilotes, amoureux des J3,4,5/PA11,12,14, 16,17,18 et autres PIPER "Tail-draggers" ADHEREZ!



La Fage 24260 LE BUGUE

PIPER AMI

Million Votus pour 1988. I what mema du som dans La course . (In put du cart you with . Paint inchange. wind he While conta NOISS S. GEORGES L BON VOL

24260 LE BUGUE

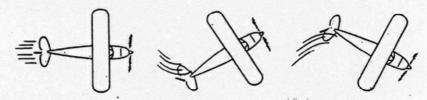
Tél.: 53.07.42.72

undre majuelle d'AVTV. COLLAN Par Pij



A NE PAS MANQUER

Le rassemblement PIPER J3 de 1988. Il n'y aura pas d'excuse valable, tous les absents seront coupables, aussi notez le dès à présent : Samedi et Dimanche 2 et 3 Juillet 1988 à Nuit St Geoges (Dijon) et souvenez vous, plus on est de J3 plus on rit...



A VOIR

Dans l'émission de Nicolas Hulot Ushuia TF1 dimanche 14 h 15, 7 minutes sur Brendan O'BRIEN premier menbre anglais du PIPER J3 club France. Brendan vole sur un PA 18 et entre autres fantaisies se pose sur un camion et enlève la jupe de sa partenaire avec l'aile de son PIPER. Pas de chance, cette fois là il a tout mélangé et à essayé de deshabiller le camion. Rassurez vous un PIPER ça resiste à (presque) tout, il s'en est très bien sorti. Le sorcier Duluc est en train de rhabiller l'aile. Nous ne savons pas non plus quand va passer le film. Suivez donc sur vos programmes TV.



A SUIVRE

Le PIPER J3 France est tout a fait international. Maintenant, puisque nous avons en plus de Brendan une nouvelle recrue allemande cette fois Andréa TRAINER. Lui ne deshabille pas les camions mais à testém pour vous une nouvelle formule d'atterrissage en foret avec un PIPER J3 C 65. Rassures vous il s'en est lui aussi très bien tiré. Espérons que nos futurs membres etrangers rentreront en contact avec nous plus simplement.

AILERONS

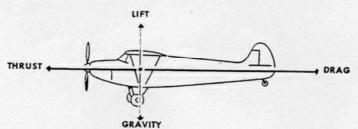
AILERONS "NEUTRAL"

AILERONS SET FOR RIGHT BANK

RIGHT BANK

A LIRE

Dans le numéro de Fly In (USA) d'octobre 87 un compte rendu sur le "Sentimental journey to piper Haven" rassemblement de J3 du 14 juillet à Lock Haven Pensylvany à l'ancienne usine Piper d'où est sorti le 14 juillet 1937 le 1er J3 (exactement un E2 chummy, nous en reparlerons). Vous verrez dans cet article si vous arrivez à trouver ce magazine, de superbes photos de J3 et même un J3 tricycle. (...)



Les petits J3 sont extraits de "How to fly a piper cub".

La rubrique Alpha Yankee



Cher Monsieur Crouzel,

Votre missive reçue ce jour m'a fait plaisir. Je voudrais vous indiqué que l'Aéro Club du Luxembourg avait, il y a quatre années, trois Piper Super et un J3. Ce Club avait également un certain nombre de pièces sous la forme de plusieurs Piper démontés, Pour le Club, cela peut être bon de connaître. J'ai eu l'occasion de voir plusieurs photos de Yankee Oscar et il est magnifique dans sa livrée d'origine (Jaune Caterpillar) et pour qu'il soit parfaitement d'orgine il faudrait qu'il possède le sigle Piper sur la queue à la place des flèches. Mais, je suis peut-être trop "puriste"! Un compte rendu sur mes vols en J3 ?? Cela va me semble bien prétentieux ! J'ai piloté cette trapanelle par besoin professionnel. Guide de grandes chasses, je devais avoir un appareil vraiment fiable et STOL. Actuellement dans le monde de l'aéronautique il y a fort peut d'avion -je dit bien AVION- et je cite: Maulé, citabria, Piper. Le l'iper peut volé même sans "peau" au ventre, en effet le mien avait accroché quelque broussailles et j'ai volé pas mal de temps avec le ventre sans rien jusqu'au jour ou jai réparé avec un drap de lit et qui, ma fois, tient aussi bien que la Céconite si on dop bien. De plus, je livrait le courrier à un village (Koudougou) ou le térrain faisait exactement 250 mètres de long alors, même avec un Rally ou un Dornier cela n'était pas possible, avec le piper non plus si il n'était pas un peut transformé en STOL. Maintenant j'ai un J3 qui se pose, après une bonne glissade sur l'aile, en même pas cent mètres et pour décollé on se met en bout de terrain, bloque les freins, monte le moulinet à 2400, alors la queue se lève, laché de freins et dés que ça roule on descend tous les flaps et si le trim est nose-up et avec un très léger tirage du manche, on monte comme un ascenseur. Mais je dois vous expliquer, pour les membres du Club, les modifica-=tions éffectuées pour avoit un Super-Stol-J3. Comme je suis avec vous pour voir fait connaître "un avion" à tous

ces "chauffeurs" de l'air. Le Piper demande un "pilote" un vrais. Je vais donc vous joindre un petit résumé d'expérience de pilote de

cordiallement,

Landyllud 19.

Frankie J.ANDRE
Actuellement 25 Chemin de la Source
Moufia Sainte Clotilde
97490 France (Réunion)

brousse en J3, comme vous me le demandé.

P.S. Ci-joint IOO Frs pour l'inscription au Club.

J'ESPALEMAN DE VOUS FAIRE VINRE UN VOL EN 13 DANS MON CHAMPEMENT DU W. SI CELA INTERESSE LES PIPER! ISTES. J'AN OUBLE DE VOUS DIRE QUE J'HABITE AU BENIN APRÈS DE NOMBREJSES ANNEES EN HAUTE. YOLTA. CONNAUSSEZ VOUS ? J'AVAY LE CAMPEMENT DU LION, A LA FRONTIÈNE DU MIGER, A OUGAROU. J'AI AUSSI FAIT LA CENTRAPRIQUE.

Nouveau membre de votre Club, il m'est demandé quelques commentaires su mes vols avec le Piper J3. Tout d'abord, je dois dire que je suis guide de grandes chasses en Afrique. Pour mon métier -comptage des animaux et surveillance des réserves-il me fallait un avion. En Angola, j'ai donc acheté un Piper J3 (CR-LAY) et a obtenu ma lîcence de pilote professionnel avec cet appareil. Sur ma licence il est indiqué : pilote de brousse et d'agriculture pour avion monomoteur et bi-moteur jusqu'à 5 700 kgs, je suis également mécanicien cellule et moteur. Ma licence est Portuguais: Actuellement il n'y a pas d'avion équivalant au Piper. Bien sur il y a les Maules, Bellanca et autre Rally mais aucun, je dit bien aucun et je le sais pour les avoir piloté tous, aucun ne peut faire ce qu'un Piper à roulette de queue peut faire. Pour mon travail il n'y a pas de térrain d'attérissage mais des pistes souvent en latérite ou alors la piste routière en tôle ondulée quand co n'est pas tous simplement un terrain ou l'on doit faire attention aux termitières! Donc, le Piper devait être modifié et adapté aux condition "Africaines". Mon vieux J3 Alpha Yankee a été construit le I7 Juin 194 Voivi ses caratéristiques actuelles : NOM = PIPER type J3, sorti d'usine le I7 Juin I946 MOTEUR = Continental C65.8 Réglages spéciaux permettant l'utilisation d'essence sans plomb et à bas octane -essence auto de 80 -. CARLINGUE = Recouverte de Ceconite. Système de porte-abattant enlevé. Réservoir de 40 US Gallon (I5I,40 litres). ATLES = équipé de bout tombant. Modification fabriquée par PLANE BOOST à McAllen, Texas. Ces extrémités apportent les avantages suiva-

ATLES = équipé de bout tombant. Modification fabriquee par PLANE BOOST à McAllen, Texas. Ces extrémités apportent les avantages suivaittesse de croisière augmentée de 9 miles (I4,48 kms) Vitesse de tombée réduite de 20 % (40 km² saus fuaps) Roulage au décollage réduit de 40 %.

Maneuvrabilité fantastique de sureté, à cause de la réduction de trainage obtenue par le controle parfait des turbulences de extrémités des ailes. Réduction du vortex bien meilleure et pl sure que par tout artifice mécanique (comme le Rally avec des slots (volets) d'aile difficile à controler).

HELICE = Changement pour une hélice avec un pas de tirrage et en bois -souvent, en brousse, on "touche" l'hélice dans les grandes herbes ou les petites termitières, alors on casse seulement l'hélice mais pas le villebrequin ou le moteur- L'hélice est une SENSENICH 72 CK 42. Le 72 du code est le diamètre qui est 72 inches ou I,83 mètres. Cette hélice est également assez silencieuse. Je recherche d'ailleurs une 3 branches avec un t central de 42 inches (IO,66 cms.) et là ça serait vraiment silencieux.

ROUES = Montage de pneumatiques Ballon Good Year 8.00 X 6. Roulette de queue d'un diamètre supérieur de cms.

SILENCIEUX = Montage de 2 silencieux de moto BMW.

BATTERIE = Une batterie de I2 Volts 55 amps pour les radios et projecteur de recherche. Recharge par chargeur solaire, trè léger et efficace.

PERFORMANCE = Consommation de environ 7 l/hrs.

Meilleure montée : 295 mètres par minutes
Décollage : on quitte la terre en 40 mètres.

Attérrissage : environ 60 mètres. Avec une bonne glissad
sur l'aile on peut le faire en 50 mètres.

Altitude maximum : 4875 mètres, que j'ai fait en essais
atteint après... beaucoup de patience. Cela est une
insulte au J3 aussi je vole normalement dans les alentou
de IOO/I50 mètres.

Avec les ailes tombantes on peut baisser les volets à un
maximum de 80 Kmh. Mais tout vibre et il est mieux de le
descendre au alentours de 60 Kmh.

Suite des performances :

Vitesse de tombée : avec Flaps : 35 Kmh.

: Clair : Kmh

Vitesse de croisière normale à 2 IOO rpm.:I60 kmh. Vitesse maxi : I80 kms. Mais le J3 est tellement confortable à une vitesse de IOO/I20 !! D'ailleurs mon badin a du mal à dépasser le 60/70 mph.!

Voilà chers amis Piper, ma trapanelle qui fait honneur à Monsieur Taylor

pour sa merveilleuse création.

Bien sur, mon vieux Continental aurait besoin d'un remplaçant, mais tant que l'ambiellage tient le coup... Vous savez, en Afrique, il n'y a pas de Véritas, tout se passe par correspondance alors, je vérifie les compressions, les bougies, mes magnétos et ça vole. Actuellement avant de venir à la Réunion, mon moteur avait près de 4600 heures depuis sa grande révision. Et puis, avec un Piper que l'on connait, on n'a vraiment besoin du moteur que pour décoller, pour se poser si le moulinet ne tourne plus : on plane. Et il y a toujours une place de la taille d'un J3 en Afrique. Les profanes diront "un attérissage forçé" moi je dirais uun "attérissage de pilote". Le seul problème avec de l'essence auto est le givrage de carbu. Mais on se pose et on attend que ça rechauffe, et ça réchauffe vite car ou je suis il fait une moyenne de 35 ° C. Après ces détails téchnique une note amusante qui arrive souvent prêt du lac de Fada Ngourma. Ce lac est plein de flamands rose et il on pris l'habitude de me tenir compagnie quand je passe. La première fois je dois dire que cela m'a fait très drôle et même peur lorsque je me suis trouvé d'un seul coup au milieu de plusieurs centaine de ces grands oiseaux. Instinctivement j'ai réduit les gaz et ces oiseaux on suivis à la même vitesse de 24 miles et en tenant leur distance qui est d'environ I mètre entre chaque oiseau et aussi pour mon avion, je volais en escadrille avec des flamands. C'est fantastique et puis après une trentain de kilomètres il ont piqué pour faire demi-tour. Il devaient croire que le J3 était une sorte de grand copin. Aussi que d'observations à faire dan ces cas là ! Depuis j'ai monté une sirène mais, elle n'a jamais été utilisée contre les flamands mais contre les chèvres ou autre animaux qui on la facheuse habitude de se trouver toujours là ou je veux poser mes roues. Aussi, je dois toujours avoir des étui que j'ai fabriqué en alu pour couvrir mes roues car les guépards ou les prédateurs adorent croquer les pneus! Un autre jour j'ai eu un rhinocéros qui est venu frotter son dos contre Alpha Yankee, résultat: un retour en land Rover et un mois de travail! Une chose que l'on doit savoir sur les vols en Afrique, si le ciel est bleu sans nuage il est rempli de "trou" et ça dance toujours beaucoup et en plus il y a toujours un vent en moyenne de 20 miles et quelque fois il faut piloter comme un barreur de voilier, en tirant des bordées de babord à tribord.



Frankie, qui a decidément tous les talents, nous a envoyé ce dessin n'ayant pas de photo de son avion.
Vous aussi, envoyez nous vos recits, témoignages, photos, poèmes, etc...
Nous les passerons dans cette rubrique.

PIPER story

Frederic LAMOUROUX

Le nom "Piper Cub" est l'un des plus connus de l'aviation mondiale. De 1937 à 1950, le nom "cub" était même couramment employé par les américains, pour désigner n'importe quel avion léoer.

Généralement le nom associé à cub est Piper, mais à l'origine, c'était Taylor.

Tout a commencé au milieu des années 20, lorsque deux frères Gilbert et Gordon Taylor créerent la Taylor Brothers Aircraft Corporation à Rochester, état de New York. Ils conçurent un biplace côte à côte, monoplan parasol, qu'ils baptisèrent chummy (petit camarade). Ce fut un echec, car même penle grand boum US de l'aviation légère en 1928/1929, ils eurent beaucoup de peine à le fabriquer et à le vendre. Il n'en reste d'ailleurs aucun exemplaire connu à ce jour. Après la mort de Gordon en 1928, Gilbert déménagera l'usine à Breadfort en Pennsylvanie. Penson voyage, il rencontra William Piper, un industriel du pétrole, qui avec un associe investit 800 \$ et devient ainsi l'un des directeurs de la Taylor



Le temps d'installer la nouvelle usine, la crise de 1929 était là, et avec elle, disparut les avions du type chummy.

Taylor et Piper décidèrent que leur avenir était dans la construction de petits modèles ultra légers, et Taylor se mituau travail. Au bout de 30 jours il avait conçu et déssiné la base de l'immortel cub.

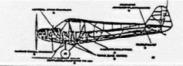
C'était vraiment un avion réduit au minimun, en fait, un chummy, en plus petit. La principale différence était les sieges en tandem. Il est certain que deux places côte à côte auraient simplifié les problèmes de centrages sur un avion aussi léger, mais n'était pas compatible avec la faible puissace du moteur choisi (35 HP)!

Bien que pesant 975 livres de moins que le chummy, le nouvel avion avait une envergure et une surface ailaire plus importante. Ingénieur autodicte, Taylor était assez avisé pour réaliser, que pour avoir de bonnes caractéristiques de vol, il fallait avec si peu de puissance, que son avion soit presque un planeur à moteur.

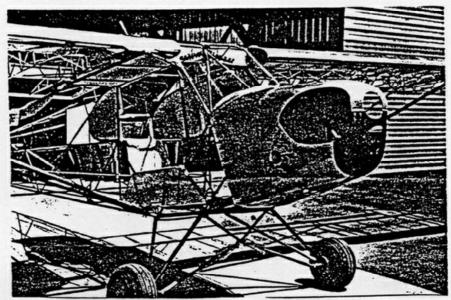


Taylor Chummy

A SUIVRE



- Vous êtes nombreux à vous questionner sur la construction amateur. Nous sommes en train d'essayer de fabriquer un Piper ou, en tout cas, d'évaluer le prix de revient. Un demi fuselage est déjà pratiquement terminé. L'opération se présente bien, pour l'instant.
- Nous attendions un article sur la fabrication et le montage de réservoirs d'ailes en kevlar, mais ce sera pour le prochain numéro.
- Si vous êtes en train de construire ou si vous avez construit ou modifiém votre avion, écrivez-nous. Votre expérience pourra profiter aux autres. A l'inverse, si vous avez un problème, parlez nous en Nous avons peut-être la solution.



- Mr Clément François, aérodrome de Tomblaine, 54510 Tel : 83 29 48 10 propose des jeux de cables complets pour Piper, à environ 1 000,00 frs.

-Mr André Sappin, 51 rue de Carquefou, 44470 Thouaré sur Loire, Tel 40 77 58 89, lance un appel pour trouver au meilleur prix des chambres à air et des pneus pour son PA 18/150.

- Il y a un PA 11, 90 CV Rolls Royce à vendre. Contacter Mr Yannick Roux, c/o Mr Duluc Aquitavia, la Réolefloudes.



SOCIÉTÉ DE VENTE ENTRETIEN - RÉPARATIONS AVIONS et MATÉRIEL AÉRONAUTIQUE

Aérodrome de FLOUDES - B.P. 52 - 33190 La Réole Téléphone (56) 61.09.39

Le ministre du PIPER