



La Fage 24260 LE BUGUE

Association - Loi de 1901 - visant à promouvoir et à encourager la restauration et le maintien en état de vol des PIPER J3 et dérivés.

BULLETIN TRIMESTRIEL N° 4 MARS 1987

Editeurs: Cristian Crouzel , Frédéric Lamouroux



LE MOT DU PRESIDENT par CHRISTIAN CROUZEL

L'hiver se termine et j'espère que vous volez de nouveau avec du soleil.

Le YO à déjà 15 heures de vol. A ce propos, il est très photogénique. Mais j'attends les photos de vos avions pour changer le décor.

Le rassemblement de Nuits St Georges se prépare activement. Les contacts avec le club se renforcent. Je serai personnellement sur place à partir du 15 juin. Dès fin avril, vous recevrez une plaquette spéciale d'inscription comportant tous les renseignements sur le rassemblement. J'attire votre attention sur le fait, que cette année, ce sera à vous d'effectuer les réservations d'hôtel. Une liste de différents hôtels, avec leurs tarifs, figurera dans la plaquette d'inscription. Je vous conseille de vous y prendre à l'avance, si possible, avant le 1^{er} juin. La Bourgogne est une région très touristique et un récent voyage sur place nous a montré que les hôtels avaient déjà, des réservations pour juillet et août. Pour les retardataires ou les amoureux de la nature, pas se problème. Un terrain de camping sera aménagé dans le parc du château du président.

Dernier point de détail : 20 membres seulement sur 70 inscrits sont à jour de leur cotisation 88. Il nous faut un minimum d'argent dans la caisse pour assurer la sustentation du bulletin. Alors, à vos poches !

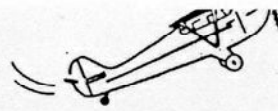
En attendant de vous retrouver encore plus nombreux, astiquez vos machines et en avion toute !

C.CROUZEL



- Le piper J3 club s'informatise. Nous allons passer sur IBM 8560 dernière génération. Nous pouvons donc dès avril vous fournir sur demande, des listes de tous les membres.
- Vous avez vu récemment dans la presse, la naissance d'une société A + B qui commercialise les kits de Wag Aero. Puisque vous faites partie du club, vous avez le catalogue et les prix, nous vous laissons tirer les conclusions.
- Si vous n'avez pas le catalogue Wag Aero, le club va en acheter un petit nombre que nous pourrions soit vous revendre, soit vous prêter moyennement une petite caution.
De toute façon, si vous avez besoin d'un renseignement, n'hésitez pas à nous consulter. Nous sommes là pour ça.
- Nous vous l'avions annoncé un dimanche à 14 heures, il est passé un vendredi à 22 heures. Vous l'avez reconnu, c'est notre illustre membre anglais Brendon O'Brien. Ce fut court mais bon. Nous aurons peut être le loisir d'en profiter d'avantage à Nuits St Georges où il devrait venir. A suivre...
- Un de nos derniers adhérent l'aéro club de Tarbes vient de casser un piper sur une altisurface. Espérons que ce n'est pas celui qu'ils venaient d'acheter en Angleterre.
- Il risque d'y avoir des embouteillages à Nuits St Georges. Les suisses nous ont annoncé leur venue à 20 ou 30 avions ! et nous n'avons pas encore la réponse de l'Allemagne.
- Nous avons testé pour vous l'importation d'un J3. C'est pas triste. Vous aurez dans un prochain bulletin un compte rendu de l'aventure.
Nous sommes actuellement sur deux pistes sérieuses pour acheter des CUB à des prix raisonnables à l'étranger (à suivre).
- Un de nos correspondant US recherche des renseignements sur un J3 (L4) qui s'est posé sur les Champs Elysées le jour de l'armistice ; N° de série : 423671 surnom : JANNEY, pour son livre " the fighting grasshopper " consacré aux J3.
Dans la bataille, envoyez tout renseignement ou photo au club, qui fera suivre.





Tout d'abord je voudrais me présenter aux lecteurs du bulletin : je suis un (très) jeune pilote allemand de (maintenant) 19 ans, mais pendant mon circuit en France je n'avais que 18 ans. J'ai passé mon brevet pendant l'été 1986 après un stage de (seulement) 26 jours le 5 Septembre mais j'ai encore du attendre six semaines pour avoir ma licence. Ce n'est que le 20 Octobre que j'ai eu 18 ans et la liberté de voler.

Le 15 Aout 1987 exactement 365 jours après mon premier vol solo, j'ai décollé pour la France du petit aéroport de Vogtareuth entre Munich et Salzburg. CE jour là il y avait un fort vent d'ouest ; les piperistes savent qu'un vent de face n'est pas bon pour la vitesse sol alors j'ai du atterrir à Tannheim pour faire le plein.

Via Constance pour la douane j'ai volé jusqu'à Bale-Mulhouse. La piste était bien trop longue avec ses 1600 m la dame de Bale approche m'a demandé d'attendre pour faire le plein et un camion citerne est venu jusqu'à l'avion pour seulement 22 l. Pour la première nuit j'ai volé jusqu'à Mulhouse-Habsheim. Ca n'a posé aucun problème de dresser ma petite tente sous l'aile du Piper. Le lendemain via Besançon j'ai volé pour Beaune.

A Avallon j'ai eu deux expériences intéressantes: Provenant de Beaune les nuages étaient bas mais sans danger pour voler. mais la situation était plus mauvaise en direction

d'Avallon. J'ai demandé à Mr Ensich, un commissaire très serviable; si je pouvais continuer il me l'a déconseillé et m'a proposé de m'emmener visiter la ville. Si les conditions devenaient meilleures on viendrait me chercher au commissariat pour me ramener au terrain. Des gens comme lui sont rares merci mille fois Mr Ensich !

Lorsque nous sommes revenu au commissariat un autre commissaire attendait MR Ensich pour lui dire qu'un bimoteur anglais s'était écrasé sur une des collines de la région d'Avallon à cause des nuages bas. J'ai eu de la chance d'aller visiter la ville avec Mr Ensich!!!

La deuxième partie suit dans quelques semaines.



Et si la première partie s'est bien passée attendez de voir la suite.....

Marc André et son J3 DELLY
lors de son escale à Belves

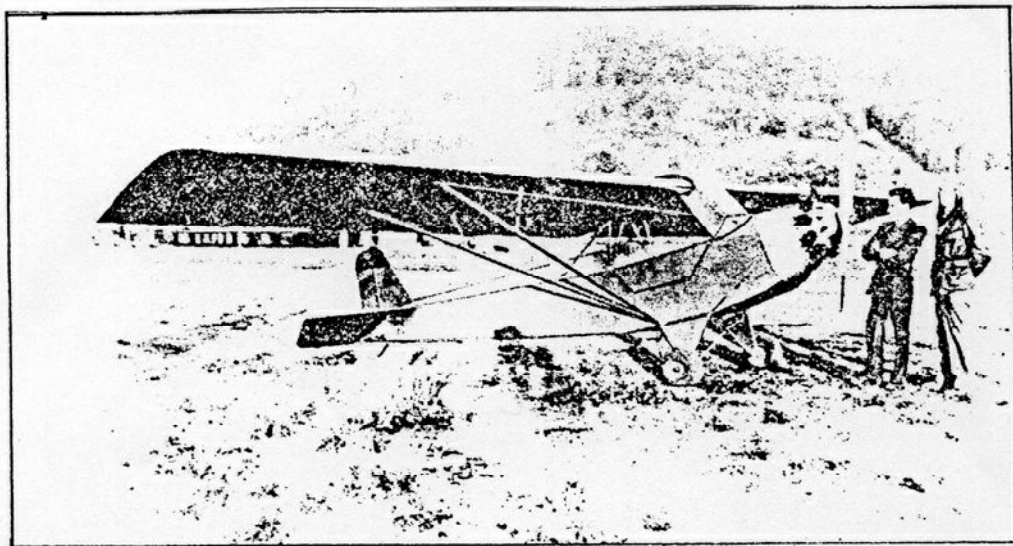
... L'aile du nouvel avion étant solidaire du fuselage on ne pouvait pas monter à bord par le dessus comme dans la plupart des avions de l'époque ; On ne pouvait pas non plus accéder par le côté comme dans le Chummy plus large et plus haut. Taylor decida donc d'y monter une variante unique: une longue porte étroite ouvrant vers le bas et donnant accès aux deux sièges en tandem .

Les instruments de vol peu nombreux se trouvaient réunis sur le tableau de bord en face du siège avant alors que le pilotage solo se faisait de la place arrière. Il n'y avait pas de verrière ni à droite ni à gauche du cockpit .

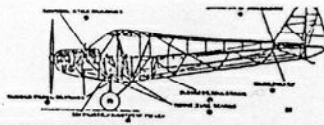
Le fuselage et les profondeurs étaient en tube d'acier soudé alors que l'aile était constituée de deux longerons et de nervures en bois. A part le remplacement des nervures bois et des longerons metal le principe de construction resta exactement le même pour tous les cubs qui furent construits par la suite.

Le moteur d'origine était un 20 HP Brownbach Kitten (chaton) un deux cylindres a refroidissement air qui pouvait a peine lever l'avion du sol avec un pilote à bord. Il fut très vite abandonné au profit d'un moteur français le Salmson AD9 de 40 HP un petit 9 cylindres radial très connu qui fit du J3 un très bon petit avion pour l'époque . Malheureusement son origine étrangère plus le fait qu'il n'était plus fabriqué a l'époque empecha qu'on puisse le monter en série sur un avion americain. En remplacement Taylor installa le nouveau Continental A40 4cylindres à plat lui aussi a l'origine d'une fameuse descendance. Le " 40 HP Continental" à allumage simple ne donnait en fait que 37 chevaux et ce n'est que lorsque il reçut le double allumage qu'il donna effectivement 40 chevaux.

Equipé du A40 le Cub fut designé chez Taylor sous le nom E2 .le certificat de conformité (ATC) numero 455 fut delivré en novembre 1931 . (A SUIVRE)



Le prototype et premier CUB équipé du moteur radial Salmson C G Taylor est à droite en costume . Cet avion est au musée de l'air de Grayson City Sherman Texas. Il y aurait également le fuselage d'un Chummy . En mai 1986 on comptait encore 27 J2 dans le monde .



- Réservoirs d'ailes

L'autonomie des J3 est le point faible pour les hardis navigateurs et les autres. Le YO a 70 litres dans les ailes ; autonomie augmentée : 5 H 30

Nous venons de monter 2 reservoirs de 40 litres en provenance de Wag Aero sur un avion en CNRA coût 700 \$ pour les deux réservoirs + 3 000 FR\$ de frais de port tva et autre. Soit en gros 10 000 FR\$. Pensez y au prochain entoilage et faites vous établir un devis par un spécialiste ; ça vaut le coup. Autre solution mais en attente d'homologation, les reservoirs d'ailes en kevlar-carbone.

Mr LAIR d'Angers à modifié son piper J3 jusqu'à réduire le poids total de son avion de l'ordre de 25% sur la masse à vide. Il vous communique les renseignements suivants :

- structure en kevlar-carbone
- deux cloisons carbone par réservoir
- contenance total : 52 litres utile 50 litres
- poids d'un réservoir seul : 1 kg
- poids d'un réservoir équipé : jauge sorties purge bouchon : 1,2 kg
- réserve utilisée : CIBA-CEIGY type epoxide
- autonomie de vol en durée totale pour 15 heures : 6 h 30
- jauges à lecture optiques en emplanture d'aile



- flotteurs de jauge essence

En 1987 aux USA, on a enregistré 3 accidents dus à un colmatage de l'arrivée d'essence dû à la désagrégation du liège de la jauge. Vérifiez le bien et au premier signe d'effritement, n'hésitez pas à le changer. L'idéal est de remplacer le liège par un flotteur métal du type de ceux employé dans les carbus des vieilles voitures ; mais encore, faut-il en trouver. éventuellement contactez un club de vieilles voitures.



- Mort aux rats

Mr Bouquet de Nuits St Georges a eu la désagréable surprise de voir disparaître le lardage des ailes au profit d'un nid de rats. Conséquence : réentoilage total des 2 ailes. Mettez régulièrement de la mort aux rats dans les hangards, pas ailleurs.

- Nous avons reçu une liste de pièces détachées à vendre de l'aéro club de Romorantin. Si vous êtes intéressé, contactez nous.

Association - Loi de 1901 - visant à promouvoir et à encourager la restauration et le maintien en état de vol des PIPER J3 et dérivés.



La Fage 24260 LE BUGUE

DEMANDE D'ADHESION

NOM:

PRENOM :

COD PJCF:

ADRESSE :

VILLE :

CODE POSTAL :

TEL :

AVION :

TYPE:

IMMATRICULATION :

SIGNES PARTICULIERS:

CDN CNRA CNRAC *

PROPRIETAIRE (cotisation 100f) *

PILOTE (cotisation 50f) *

SYMPATHISANT (cotisation 50 f) *

NOMBRE D'HEURES SUR PIPER A ROULETTES :

SUGESTIONS, REMARQUES :

DEMANDE A RETOURNER AU CLUB ACCOMPAGNEE DU REGLEMENT LE CLUB EST HABILITE A RECEVOIR LES DONS LEGS ET SUBVENTIONS SOUS TOUTES LEURS FORMES.

(note du tresorier)

* rayer la mention inutile

SIGNATURE :