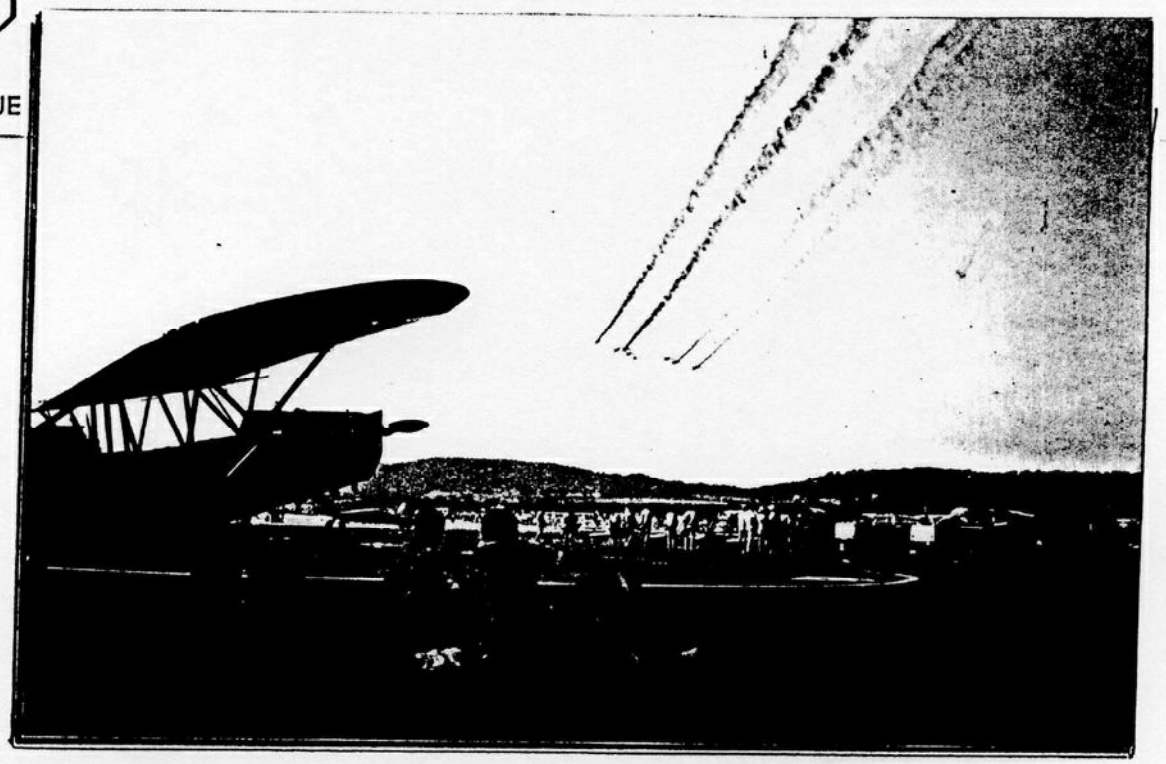
PIPER J3 CLUB FRANCE
La Fage 24260 LE BUGUE

Association - Loi de 1901 - visant à promouvoir et à encourager la restauration et le maintien en état de vol des PIPER J 3 et dérivés.

BULLETIN TRIMESTRIEL N° 8



Il y a exactement 3 ans qu'avec mon ami Lamouroux, dans une pizzeria de La Reole ou le YO etait en reparation,nous avons lançé le Piper Club France.

Aujourd'hui je suis à nouveau à La Reole en train d'attendre que mon nouveau Piper se remonte et nous nous retrouvons de temps en temps dans la mème pizzeria pour faire le point.

Le club fonctionne et je serai tenté de dire que vous en etes content puisque personne ne m'a encore dit le contraire. De toutefaçon la selection naturelle a fait son oeuvre puisque les curieux ou ceux qui n'etaient pas motivés ont deja largué . C'est trés bien ainsi car nous avons voulu un club avec une structure legère et maniable comme nos avions et ne tenons pas à nous retrouver aux commandes d'un monstre incontrolable. En un mot nous preferons la qualité à la quanti té :un rassemblement à 5 avions ou on se marre bien plutot que d'en avoir 50 et que tout le monde s'emmerde.

Pour 1990 vous verrez dans ce bulletin que le sud ouest a bien bougé et fort de ça nous avons pensé à organiser un genre de tour de France en Piper. Le principe serait un noyau de 3 ou 4 avions qui iraient de terrains à Piper à terrain à Piper accompagnés d'une escale à l'autre par ceux qui voudraient suivre la promenade.

Si l'aventure vous tente ,si vous avez des suggestions ou des escales à proposer n'hesitez pas ecrivez nous bu laissez un message sur le 53.07.42.72.

En attendant bon vols et à bientot.

Christian Crouzel.

Les nouvelles du CUB

ON RECHERCHE...

Quelqu'un avant enregistré l'emission de Mr de Turenne sur le debarquement de Normandie ou l'on voyait un L4 diriger les tirs de l'artillerie. Si vous avez ca en archive merci de bien vouloir nous confier la k7 pour copie.

BONNE NOUVELLE...

Nous avons des adherents FRANCAIS en code 90 et meme 91! Bravo les gars vous avez gagné une photo du president dédicacée! A ce sujet si par hasard on vous reclame la cotisation que vous avez deja payé ne vous inquietez pas c'est que le chèque a été classé par inavertance entre un 100cv continental et une jambe de train de Cassut sur le bureau du president...

CONCOURS

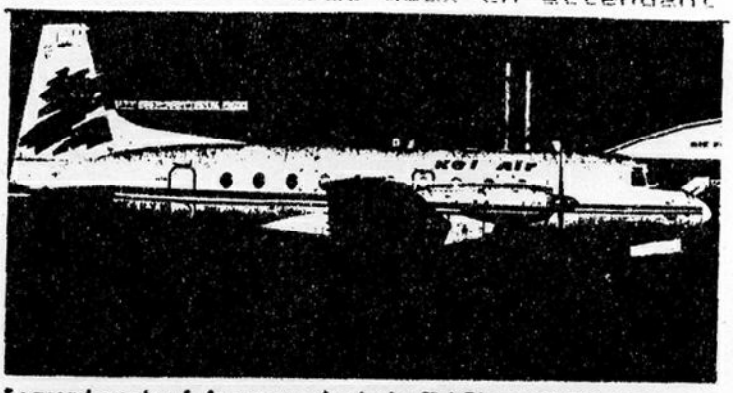
Nous approchons de la fin de l'année et nous allons reiterer le coup du concours de celui qui en a le plus. Il fait encore beau alors allez y. Il y aura un prix spécial d'encouragement pour celui qui en aura le moins (au dessus de 00.00"00'bien sur).

CHERCHE A ACHETER PIPER...

(ne riez pas!) même en mauvais état faire offre à Mr Malo 3 les Chenevières 55210 Vigneule les Hattonchatel 29.89.57.64 29.89.59.01 Si vous avez ca dans votre placard à balais ou à la cave merci pour lui.

F.ROUA

Le vaillant equipage Sicard-Mourie n'etait pas aux rassemblements cet cette année et pour cause: Sicard vole sur le monstre ci dessous comme copi depuis Juillet (Business first) et Mourie a été muté à Djibouti (ca fait loin.) Esperons qu'il vole sur autre chose que le truc tordu qu'il nous a envoyé. Notre meilleur souvenir à tous deux en attendant de les revoir.



Le premier avion de la compagnie nipone Kei Air, un MS-145, dont

TROMBINOSCOPE PIPER

L'idée a été emise à Belves de constituer une sorte d'annuaire du Piper Club ou l'on pourrait trouver la photo du pilote et de l'avion ainsi que leurs caracteristiques principales. Si l'idée vous plait prevenez nous on essayera de vous arranger le coup.

LES RASSEMBLEMENTS 1989

MORET

Bien que n'ayant toujours pas reçu le compte rendu ni les photos nous pouvons vous le resumer d'aprés ce qui nous en a été dit et ce avec toutes les reserves que cela implique.

Météo affreuse.15 à 17 avions selon les versions .ambiance moyenne à glaciale selon les rapports. Unanimité par contre sur l'organisation bravo ! dommage qu'il y ait eu ce problème au départ qui a tout pertur-bé.

Points forts de ce rassemblement: Visite à l'amicale Salis c'est toujours interessant.

Participation du petit fils de Bleriot qui s'est entrainé sur Piper pour sa traversé de la Manche. Dommage que ça ai raté.

BELVES

Bien qu'organisé à la hate pour les raisons que vous savez, Belves a été cette année encore une belle réussite. La superbe météo qui regnait ces trois jours et la situation privilégiée du terrain y sont certe pour beaucoup mais la qualité des participants et l'esprit de la réunion ont fait le reste. Un grand bravo en tout cas à tous ceux qui n'ont pas eu peur de faire le voyage aprés avoir fait celui de Moret et en particulier à nos amis suisses qui nous ont montré une fois de plus qu'un Piper peut faire autre chose que des tours de piste

Vous trouverez un compte rendu plus detaillé dans le numero de septembre d'Aviasport qui bien que partiellement faux en particulier pour le nombre d'avions (17) est dans l'ensemble assez fidèle.

Points forts: decollages et vol en patrouille de 4 Piper, plusieur presentations en vol de grande qualité et largage de "papier ménage" par le Piper suisse. Mise sur pied de l'European Piper Fly-in,grand rassemblement Europeen de Piper prevu pour 1991 en Suisse (à suivre) Mais ce qui fut vraiment un grand moment fut le premier vol aprés 45 ans de cet ancien pilote de L4 avec un de nos veterans Mr Alby de Castelnaudary dont l'age n'a d'égal que la gentillesse et la courtoi-sie. (voir rubrique AY).

Bref tout s'est passé le mieux du monde les avions arrivaient, repartaient,revenaient si bien qu'on a même pas pu faire une photo de groupe . Les pilotes discutaient,echangeaient des adresses ou se repo-saient sous leurs avions il y en a même un (nous ne donnerons pas de nom) qui nous a avoué réaliser le trés vieux rève de pouvoir dormir avec son avion "sa maitresse"pendant toute une nuit .
L'ambiance était telle que spontanement les pilotes ont demandé à refaire un rassemblement en septembre . Le president de l'aéroclub d'Andernos présent avec plusieurs membres à proposé son terrain et c'est ainsi qu'en septembre on a pris les mêmes et on a recommencé.

ANDERNOS

Bien que gené par la mèteo qui n'etait pas trés stable ce week end ce rassemblement laissera un exellent souvenir à tous grace à l'organi sation de l'aeroclub qui nous a reçu comme des princes. La promenade qui amena les 6 Piper au dessus du bassin d'Arcachon restera elle aussi longtemps dans la memoire de ceux qui ont eu la chance de voir un tel spectacle. Ce rassemblement a egalement été marqué par la premiére apparition en public d'un L4 noir entièrement restauré et dont le nom vous rapellera quelquechose quand vous le verrez...
Un superbe L4 lui aussi entièrement restauré mais aux couleurs de la Navy avait eu moins de chance et etait resté bloqué à une centaine de kilometres . La prochainne fois ...

LASBORDES

Là on ne peut rien en dire puisque c'est dans 8 jours. Une chose est sure c'est qu'on ne va pas s'ennuyer parceque l'équipe qui l'organise et en particulier Robert Espanel,c'est pas des tristes! On vous racon tera...

PIPER story LES AVENTURES DU "LADY CAT"

(...) Allait commencer pour moi la periode la plus dure de ma vie. Pendant les mois qui suivirent ie fus affecté à la formation des pilotes. C'etait generalement de braves petits gars mais maladroits comme tout et ie dois à leurs instructeurs de m'avoir sauvé la vie plus d' une fois. J'ai oublié la plupart de leurs erreurs que souvent je rattrapais de moi même.j'ai toujours eu un caractère facile, mais certaines restent encore gravées profondement dans ma mèmoire.

Au programme de la formation de niveau A il y avait les decol--lages courts. On installait sur la piste des bambous reliés entre eux par des rubans:Cet exercice s'appelait: decollage de barrière.

Un jour l'élève decolla trop court et en arrivant sur la barrière il me tira si brutalement vers le haut que je partis en decrochage dissymetrique à moins de 30fts du sol. L'instructeur me reprit aussitot et nous sommes passés les ailes presque verticale ,le saumon droit à 1ft du sol. Par la suite je me souviens que l'instructeur, lorsqu'il demandait un decollage de barrière.ajoutait:"Vous aurez une bien meilleure note si vous prenez trop de marge que si vous n'en prenez pas assez".

Une autre fois nous etudions les atterissages en campagne l'endroit choisi etait un petit chemin de terre prés d'un champ de tir appelé Buzard field . Deux jours plus tot un malheureux L4 s'etait completement enroulé autour d'un arbre tuant l'instructeur et l'élève. Nous etions deux L4 et l'atterissage se passa bien. Les instructeurs se mirent à discuter sur l'accident pendant que les élèves etaient chargés de trouver des cales. L'un d'eux était en train d'en enfoncer une à coup de pieds sous ma roue droite.lorsque l'instructeur se mit à hurler: "espèce d'abruti tu veux tous nous faire sauter tu vois pas que c'est un obus!"...

Quelques temps aprés nous venions de nous poser dans une petit e prairie, et nous roulions queue haute avant de passer trois points, lorsque l'élève paniqua à la vue des arbres qui approchaient et bloqua les freins. Rien ne peut laisser un instructeur plus desarmé que ça car il ne peut rien faire d'autre que de hurler "lache les freins!"et de se cramponner... Cette fois là il ne put même pas crier car j'etais deja le nez dans la terre et la queue en l'air. Mes deux passagers sautèrent pour constater les dégats. Il n'y avait plus qu'une pale de l'helice visible, l'autre etait plantée dans la terre. Ils se mirent à creuser avec leurs mains et me remirent dans une position moins ridicule. L'helice etait intacte et aprés un nettoyage sommaire l'instructeur partit faire un tour pour voir si tout allait bien Heureusement il y avait plus de peur que de mal et j'en fus quitte pour servir de cobaye le lendemain à l'atelier.

Le programme d'entrainement des pilotes prevoyait en effet une trentaine d'heures de maintenance de leurs appareils. Ils recevaient ainsi une formation de mecanique de base incluant les revisions period iques et même des cours d'entoilage et de reparations de fortune. A la fin du stage chaque pilote breveté recevait en dotation une trousse d'outillage de premier secours.

Ce systéme avait été mis en place pour que les pilotes puissent se debrouiller seuls en cas de besoin mais aussi pour alleger le travail de l'equipe de mecaniciens du camp (seulement5 personnes)qui avaient fort à faire avec les degats des élèves.

Nous n'aimions pas trop ces seances car là aussi les élèves manquaient de douceur et souvent la "rèparation" etait pire que le mal. Aussi je fus trés heureux lorsque le 16 septembre 1942 j'appris que je partais avec la prochaine promotion pour Baltimore et de là vers le Maroc ou m'attendaient de nouvelles aventures.

La rubrique Alpha Yankee

1944-1945 LES PIPER A LA LIBERATION (PAR J.VIELLARD)

Formés à l'ecole de Lourmel aux environs d'Oran. les élèves. venant de toutes les origines.et tous volontaires etaient brevetés à 60 h de vol et affectés de suite à une unité combattante.

Decollant d'une quelconque petite prairie à quelques kilomètres du front il devaient reperer tout ce qui se passait derrière les ligne allemandes.

D'octobre 1944 à avril 1945 dans les Vosges ou en Alsace.bien que le temps soit generalement bouché. il fallait quand même renseigner. Je volais generalement entre 300 et 1000 mètres au dessus et à l'interieur des lignes allemandes et bien plus bas souvent surtout quand il fallait lester des messages.

En 6 mois un pilote effectuait environ 75 missions en 120 heures de vol. N'etant pas armés lorsqu'encadrés par la DCA ou attaqué par un chasseur allemand ils ne pouvaient que se cacher dans un nuage ou se sauver en rase motte.

Mais eclairant toujours l'avance des blindés ou réglant les tirs de l'artillerie. les equipages se disputaient les missions pour suivre avec passion l'avance de la première armée française.

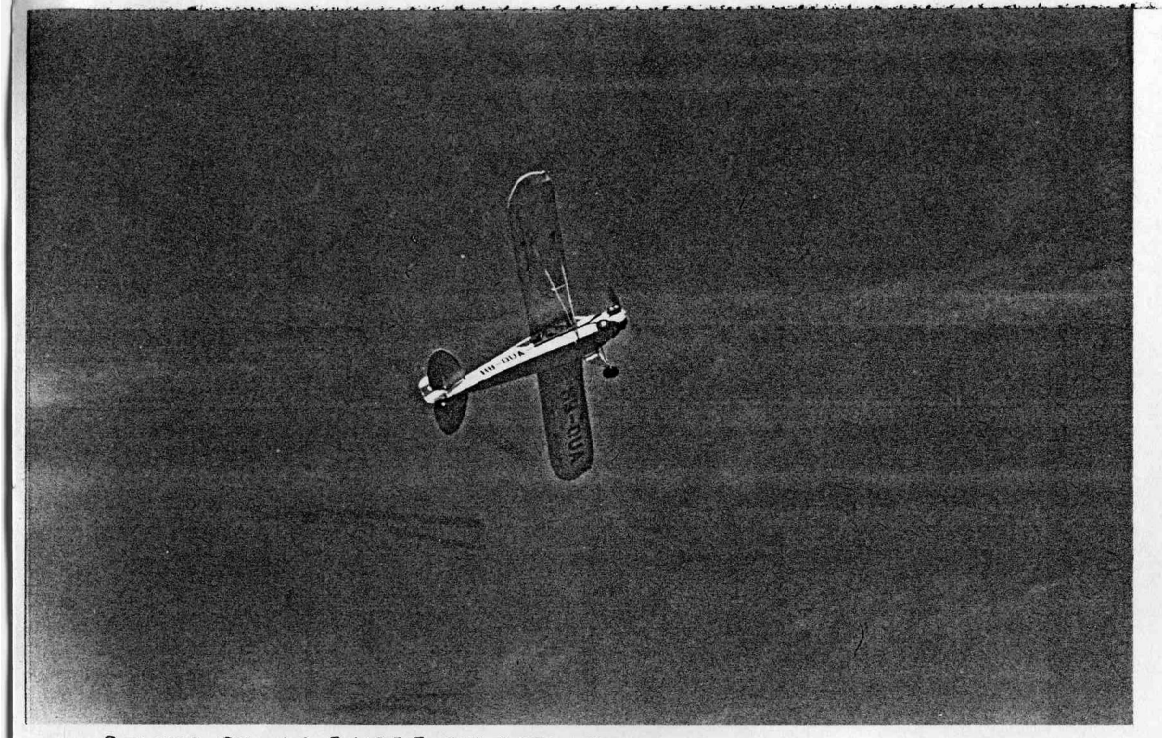
(20 novembre 1944) Survolant les lignes en Piper avec mon ami Martin,mecanicien avion,je m'apercois que notre village natal, MORVILLARS Teritoire de Belfort. vient d'être libéré.
Je me pose dans une prairie . Tous les habitants accourent et nous reconnaissent...Surprise.Joie.grand enthousiasme quand.se detachant de tous. Jeanne Dubail,employée à la maison lorsque j'etais enfant,et qui s'etait donné beaucoup de mal pour essayer de me dresser, me saute au cou en disant: "Ah ! vous.vous n'en ferez pas d'autres!".

C'est là mon plus touchant souvenir de ouerre en Piper.

Aussi ,prés de 50 ans aprés avoir vecu cette vie. un ancien pilote ne peut ètre que parfaitement heureux de voler sur un ancien Piper grace à la gentillesse et à la compétence de MrChristian Crouzel qui a su réunir à Belves des pilotes de Piper venus de toutes les regions de France et mème de l'etranger.

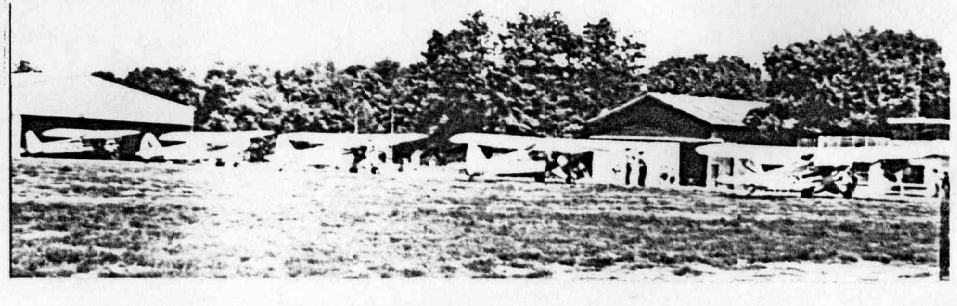
J.VIELLARD

Mr Veillard ne nous remerciez pas c'est nous qui vous sommes redevables et je pense pouvoir vous assurer qu'il y aura toujours un membre du club pour vous faire faire un tour quand vous le voudrez .



BELVES 89 LA SUISSE EN ACTION.

BELVES 89 MR ET MME VIELLARD.

ANDERNOS 89. LES TROIS PRESIDENTS, LE CHIEN ET L'AVION NOIRS.

BELVES 89 SABRES EN ACTION...