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.

Siège social : 11, Rue du Château 77760 ACHERES LA FORET

BULLETIN N 25 OCTOBRE 1995

Nos "PIPER" à ROMANS

LE MOT DU PRESIDENT :

Le Rassemblement de Romans a été un succès avec la présence de 28 PIPER et d'une dizaine d'avions d'accompagnement. Que ceux qui se sont déplacés malgrè la météo peu sympathique sur le Nord de la France en soient remerciés.
*Un grand MERCI également à l'équipe des dirigeants de l'**A.C de Romans** qui nous a reçus avec autant d'amabilité. Le cadre du terrain de Romans-St Paul avec les monts du Vercors pour horizon a contribué au succès de ces trois jours. Merci donc au Président HERY sans oublier Jeanne.*

*1996 sera l'année du **10 ème Rassemblement PIPER,** il faut fêter cela dignement. Nous vous proposons de tous nous retrouver les **5 , 6 et 7 Juillet** sur le terrain de **l'Amicale Jean Babptiste Salis à la Ferté-Alais,** avec visite de son Musée d'avions anciens et autres curiosités qui vous seront présentées dans le Bulletin suivant. Merci à Jean SALIS et aux dirigeants de l'Amicale de bien vouloir nous recevoir.*

Pour l'instant, je suis sans nouvelle de Bob et Diane DEMPSTER, leur dernière provenant d'Australie. Je vous tiendrai au courant .

Amitiés à tous !

P.DELIGNE

Notre 9ème Rassemblement PIPER les 16, 17 et 18 Juin 1995 à Romans

=-=-=-=-=-=

*Comme déjà dit dans le mot du Président, notre **9ème Rassemblement** a été un succès avec la venue de **28 PIPER,** ce qui n'est pas loin de notre record qui a été de **31 à Aubigny** et de **30 à Angers.** Mais plus intéressant , nous avons eu la présence de nouveaux PIPER basés dans les Alpes et la Vallée du Rhône, mais un seul regret, il a été impossible d'organiser plus d'un parcours de concentration en raison d'une météo catastrophique en début de semaine sur la moitié Nord de la France. Six PIPER venant de la région de Nancy et de Pithiviers ont tout de même réussi à se retrouver le Jeudi 16 en fin d'après-midi à Semur en Auxois (Un grand merci à la Famille DUCOIN pour leur accueil au dessus de toutes éloges : heureusement la maison est grande et Madame DUCOIN une cuisinière émérite). Départ en groupe le Vendredi matin vers Romans, le PA 12 DUCOIN leur faisant un bout de conduite, les orages ayant bien voulu se calmer le Vendredi, le Samedi et le Dimanche matin, permirent de nombreux vols en direction du Vercors et des Alpes jusqu'à l'Alpe-d'Huez pour le plus grand plaisir des spécialistes de vol en montagne.*

Comme les années précédentes, nous avons eu la participation de nos fidèles amis Suisses qui ont remporté la coupe "Vol de Nuit" (mais cela est une autre histoire!)

Le Samedi soir, nous nous sommes retrouvés pour le traditionnel repas du Club, copieusement arrosé au Côtes du Rhône local, sans problème car le retour était assuré par le car jusqu'à l'hotel.

Dimanche matin, les pilotes consultent la météo qui n'est guère optimiste surtout sur le 1/4 Nord-Est de la France, ce qui fait qu'à midi tout le monde repartait sans problème pour ceux qui allaient vers le Sud ou même la Suisse. Pour ceux qui ont voulu regagner l'Est, le vol s'est arrêté à Vesoul, Nuit-St-Georges, Gray ou Lons-le-Saulnier. Seul, le PIPER J3 F-PCMM de St Dizier a réussi à passer, il était piloté par un équipage militaire de la B.A de St Dizier : CARBET-FLOUCHARD (ils seraient bien aimables de nous faire un petit compte-rendu de ce vol !)

Bref, un Rassemblement classique en ce qui concerne le temps qui est toujours beau au mois de Juin, cela est bien connu. L'année prochaine nous le ferons au mois de Juillet, et il fera beau ! ....

Merci, à tous les participants et accompagnateurs.

Lors de notre séjour à Romans, nous avons constaté un très bon niveau dans l'état de nos braves "PIPER", certains sont même "presque" mieux que neufs, à signaler :

- Une installation astucieuse de panneaux solaires et une installation électrique sur le PA 19 F-BVOZ de D. LORENTZ de Nancy (notre ami doit réaliser un croquis pour permettre aux PIPERISTES de copier et de réaliser facilement une installation semblable

- La magnifique rénovation de notre ami Rudy NIKEL d'un J3 équipé d'un CMC 100 CV en CNRA,

- Vu également, dans l'atelier de Michel SCHNEIDER (Aéro Service Romans) Un superbe PITTS aux côtés d'un PIPER en cours de réentoilage.

CLASSIFICATION FRANCAISE

d'AVIONS IMPORTES

*Le **Décret 95-444 du 21 Août 1995** modifie diverses dispositions du livre 1er du Code de l'Aviation Civile et en particulier l'Article R 133-1 à R 133-1-3 définissant les conditions de la délivrance d'un certificat de navigabilité d'un aéronef pour la circulation aérienne d'un aéronef en France.*

Ce décret tient compte du règlement émis par le Conseil des Communautés Européennes relatif à l'harmonisation des règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'Aviation Civile.

Sans contester les termes et le but de ce décret, un certain nombre d'aéronefs ne devront plus être importés en France, puisqu'ils ne pourront pas recevoir de CDN.

Pour pouvoir recevoir un CDN en France, ou dans la CEE, l'aéronef devra être titulaire d'un certificat de type délivré par les Autorités compétentes du pays dans lequel la demande de classification est faite.

Nous vous signalons que dans la famille de nos PIPER "TAIL-DRAGGERS" , seul le PIPER PA 18-150 a un CLN de Type N° NIM 1003, ainsi qu'une fiche de données (même numéro) délivrés le 14/09/82, mais pas de certificat de type : toutefois avec le CLN, il est possible d'obtenir sa classification en France.

Si vous vous rendez acquéreurs d'un PIPER dans un pays de la CEE , vous avez la possibilité de conserver l'immatriculation et la classification d'origine, en appliquant les règles de navigabilité et d'entretien utilisées dans ce pays , votre licence de pilote français vous permettant de piloter tous les avions immatriculés dans un pays de la CEE dont vous possédez la qualification.

Les avions actuellement classés en FRANCE, et possédant un CDN, conservent cette classification sans restriction d'emploi ou de type d'exploitation.

HISTOIRE :

*Le **10 Juin 1944**, les "SAUTERELLES" passent à l'attaque.*

Les PIPER sont venus prêter main forte à la perçée alliée dans la zone de Saint-Lô . Aux commandes de l'un d'eux , le Major Charles CARPENTER de la 4ème Division, vient de détruire cinq chars allemands. Il a lui-même accroché six bazookas sous les ailes de son avion. La surprise a joué à plein !

*Le **7 Juin** , des dizaines de PIPER équipés de réservoirs supplémentaires ont traversé la Manche. Leur mission était de guider le tir de la flotte sur les fortifications allemandes. Avec la progression alliée en territoire français , ils assistent maintenant l'artillerie au sol.*

Consigne aux pilotes : se poser dans les prairies ou paissent les vaches, ces prairies ne sont pas minées.

LE MUSEE PIPER DE LOCK HAVEN A BESOIN DE VOUS

Une grande campagne vient d'ètre lancée pour réunir un million de dollars lorsque la firme Champion actuel propriétaire a annoncé son intention de raser l'ancienne usine PIPER de lock Haven . Une souscription a été lancée et déjà la moitié de la somme a été trouvée mais il reste a réunir le reste et c'est là que nous pouvons intervenir .

Un mur de briques sera monté à l'interieur du musée et chacune portera le nom du souscripteur , ou du groupe qui aura contribué à l'elaboration du projet . Ces briques spéciales sont au prix de 250 $ (environ 1250 F) pièce, c'est un moyen peu coûteux pour chacun d'aider à promouvoir les avions que nous aimons et la réalisation d'un mémorial à la gloire de W.T .PI PER et de tous ceux qui ont rendu possible la construction de ces avions .

Entre 1937 et 1989 ,76992 avions ont été construits à Lock Haven et le votre en fait partie .
Le but de ce musée est bien sur de réunir tous les modèles de PIPER construits mais également de créer un centre de recherches historique , un centre de formation pour les jeunes , une plate-forme de rencontre et des ateliers de toutes sortes le tout dédié aux PIPER .

William T. Piper Aviation Museum

The Piper Aviation Museum is dedicated to perserving the history of America's premiere aviation manufacturer and the aircraft they built. The museum is also dedicated to educating the youth of our world about aviation and Mr. Piper who is world known as the Henry Ford of Aviation. To do this we need your support purchasing one or more bricks for our new building.

Your engraved bricks will insure the success of our projects.

BRICK CAMPAIGN ENROLLMENT FORM

(please print)

NAME _____ Date _____

ADDRESS _____

_____ ZIP _____

INITIAL PAYMENT AMOUNT _____

_____Cash _____ Check _____ MasterCard _____VISA

Signature _____

Card Number _____ Exp. Date _____

Number of Bricks being ordered _____

Payment Amount _____

Please use separate sheet of paper to list additional bricks being purchased.

Mail to:
Clinton County Historical Society
One Piper Way
Lock Haven, P A 17745

MAKE CHECKS PAYABLE TO
PIPER AVIATION MUSEUM

For Information:
Ginny Edmonston
Executive Director
717-748-8283 or Fax 748-3790

Each Brick is $250.00

Print your brick inscription here

LISTE DES PARTICIPANTS RASSEMBLEMENT ROMANS

J3. C65	F - G H I H	J.F Grammont	Ambérieu
"	H B - O E Y	Petitpierre-Sinicco	Yverdon
"	H B - O E R	Chevalley J et F	Bex
"	H B - O X T	Calame L et R	Yverdon
"	G - A F D O	Wald R	Plersis-Belleville
"	F - B B Q Z	Leglise - Dupont	St Cyr
"	F - P C M M	Corbet- Flouchard	St Dizier
"	F - B D T A	Cabal - Georget	Cuers - Pierrefeu
"	F - B B T D	Genty J.L	Romans
"	F - G L Q Q	Canville J.M	Montpellier
"	F - B G Q M	Porchet C.	Lugon
"	F - G H I G	-	-
J3. C90	F - G J R C	François C et A	Nancy
J3. C100	F - P E R B	Minodier J.	Romans
PA 11	F - B F M G	P. Sigwald et M. Neveu	Les Pallis
PA 12	F - B E T D	C. MILLET	Epinal
PA 18-150	F - G E D H	R. Robert -M. Garcia	Lo Parpailho
"	F - B A Y P	-	Carpentras
"	F - G G M K	-	Romans
PA 19	F - B V O Z	D. Lorentz	Nancy
"	F - B O O X	M. VERON	Nancy
"	F - B O U E	R. Vivier- A.Lutringer	Nancy
"	F - B O M P	Deligne L et P	Pithiviers
"	F - B O M T	Candel L et Doudou	Pithiviers
"	F - B O U H	R. Fortoffer	Grenoble
"	F - B O O V	Jaillet Michel	Perouges
PA 22	F - B J A L	-	Carpentras

Rencontré en Route : le PA 12 F - B E G N Ducoin de Semur

Excusé (Météo) : J3 C 65 F - B G Q C Daries de Savernes

Avions accompagnateurs ou visiteurs :

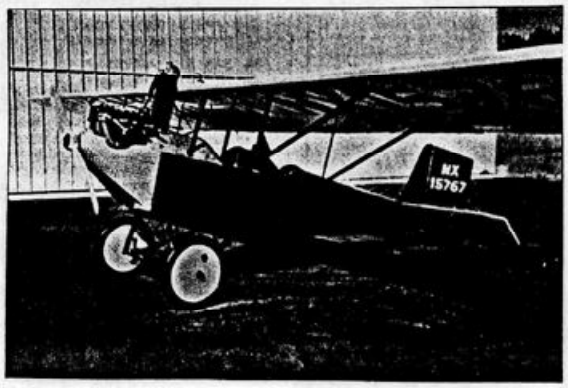
PA 38	F - G C G D	J. Pradié	Nancy
DR 400	F - G G Q B	Blanc I. et Blanc L	Nancy
BE 33	F - B N T L	C. Hazart	St Dizier
D 112	F - P Y F U	-	Cuers
D 112	F - B I Q L	Valérie- Michel	-
DR 1051	F - B —	-	-
CP 301	F - B J V D	Kitchman - Nigel	Muret

Plus : les Petits Suisses :

- Le Cessna de Nuoffer
- Le Zlin 326 HB-TCC d'Yverdon (Jacquieri)

AIRCAMPER GN 1 ou " RETOUR VERS LE FUTUR"

Depuis maintenant dix ans (et oui déjà !) que Christian Crouzet et moi avons créé le PIPER CLUB FRANCE nous avons reçu des dizaines de lettres et de coups de telephone nous demandant : " Connaissez vous un PIPER à vendre pas cher ?..." C'en est devenu d'ailleurs un sujet de plaisanterie entre nous parce que même si on peut encore trouver des épaves de J3 pour pas cher il ne faut pas rêver la remise en état de vol voisinera au total entre 150 et 200 KF selon l'état et ce sans compter la main d'oeuvre soit entre 1000 et 1500 heures! je vous laisse faire le calcul ... Ce n'est pas par hasard que la PIPER AIRCRAFT a abandonné sa tentative de reconstruction des PA 18 .



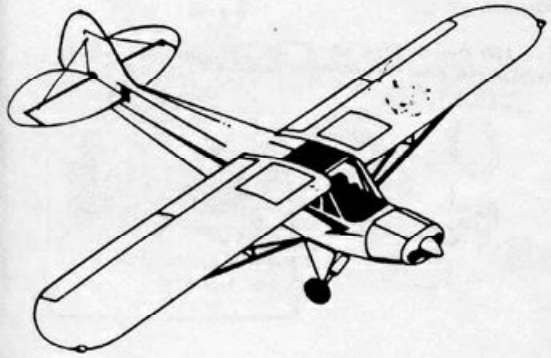
Le gros problème du J3 est entre autre d'avoir été conçu à une époque ou la main d'oeuvre était bon marché et tout ceux qui ont fait ou refait ce type d'avion vous le confirmeront : vu de l'exterieur ça a l'air très simple, spartiate même diront certains,mais dés que vous commencez à aligner les heures et les commandes de pièces détachées là c'est l'horreur . Un rapide coup d'oeil à tout ce qui se construit et (essaye) de se vendre en aviation légère vous montrera qu' on n'arrete pas de ré inventer le J3 et chacun d'y aller de sa modif et de sa simplification ; C'est quelquefois assez réussi mais il faut reconnaître que dans ces cas là il n'y a pas de mystère il faudra casser la tirelire et nous revoilà à la case départ .

Après avoir reconstruit et construit J3 ou PA 17 mon complice et moi en étions arrivés à la même conclusion : construire son Piper est la seule solution abordable financièrement à condition de ne pas compter les heures et de pouvoir être suffisamment disponible pour pouvoir le faire : imaginez passer 9 mois à temps complet à 10 heures par jour sans parler des trajets et du temps passé à chercher une filière de 6.40 ou à traduire les plans en système métrique !. Nous cherchions donc nous aussi ,non pas à ré inventer l'eau tiède ,mais un avion économique , rapide à construire , disponible sur plans, et le plus proche possible de nos chers J3 par ses qualités de vol . Après plusieurs essais et beaucoup de recherches nous sommes tombés ,chacun de notre coté , sur un classique américain : le PIETENPOL.

Le premier AIRCAMPER fut conçu et construit par M. PIETENPOL en 1927 . Ce qui me frappa en premier lieu fut la ressemblance avec le PIPER E2 (ancêtre direct des J2 et J3) même conception simple, même voilure,même dessins des gouvernes :à se demander qui a copié sur l'autre à l'époque. Bien entendu le modèle d'origine équipé d'un surpuissant moteur de Ford A développant 40 HP et de roues à fil a beaucoup évolué en 60 ans et plusieurs milliers d'exemplaires tous produits par des constructeurs amateurs .

Les plans revus et corrigés de 1995 comportent ainsi des capots, un train , des roues , un bâti moteur, un réservoir, des mats , des attaches etc....etc... de J3 ! Après étude nous avons découvert qu'il existait en plus une version avec des ailes et des gouvernes de J3 . Le fuselage quant à lui pouvant être réalisé soit en bois comme à l'origine soit en tube chromoly 4130 comme le J3 : nous avions donc un J3 cockpit ouvert . Il ne nous en fallait pas plus pour foncer et d'ores et déjà deux prototypes sont en cours : Celui de Christian fuselage bois et ailes profil "PIET" et le mien fuselage tube et ailes PIPER . Pour le moment nos plannings tant financiers qu'horaires semblent bon et nous font penser qu'on pourrait sortir ce type d' appareil en CNRA ,neuf, prêt à voler avec un Conti 65 HP pour le prix d'un ULM . Si tout continue à fonctionner comme prévu les premiers essais devraient avoir lieu en fin d'année mais nous vous en reparlerons .

Pour tout renseignement contacter Frédéric Lamouroux 37 allées de Brion 33520 BRUGES T: 56.57.75.18 F: 56.57.74.96



COURRIER DE SUISSE

Vendons **AILE DROITE de PIPER J3C/L-4**
parfait état de structure pour CDN ou CNRA
Prix: 2500FS soit environ 10500 FF.
S'adresser à CHEVALLEY Jérôme et Anne-Françoise,
CP 15, 1138 Villars-s/Yens SUISSE.
Tél: 19-41-21 8003895; Fax. 19-41-21 6170452

De plus, un de nos copains souhaite vendre son Piper J-3C/L-4 pour des raisons économiques; il nous a demandé de divulguer cette information.

A vendre **Piper L-4H, vert militaire**, année construction**1944**, potentiel cellule restant 1836 h, moteur Continental A-65-B potentiel restant 634h plus prolongation, hélice bois Poncelet. Prix souhaité 165000 FF (à discuter).

Si quelqu'un est intéressé par ce Piper il peut s'adresser également à nous, nous transmettrons. CHEVALLEY Jérôme et Anne-Françoise, CP 15, 1138 Villars-s/Yens SUISSE. Tél: 19-41-21 8003895, Fax. 19-41-21 6170452

NOUVELLES DU CLUB

COTISATIONS 1996

Bientôt l'année nouvelle arrive ! : Notre trésorier sera heureux de recevoir votre cotisation pour 1996 qui reste inchangée

- *Propriétaire* = *100,- Frs*
- *Pilote* = *100,- Frs*

Cotisation souhaitée ..... = *200,- Frs*

Merci d'Avance !.....

Si vous avez une photo de votre "PIPER" n'oubliez pas de nous la transmettre afin de la joindre à notre fichier.

Vous avez certainement des documents, des récits de voyage que vous avez effectués avec votre "PIPER" ou des souvenirs de votre avion préféré : nous serons très heureux de les publier dans votre bulletin.

Le Responsable du Bulletin est navré de ne pas avoir réalisé et diffusé ce bulletin N° 25 au mois de Septembre comme il aurait dû le faire !...
Il demande votre indulgence et vous promet le prochain bulletin en Janvier 1996 avec le programme du ***Rassemblement 1996 à la Ferté Alais*** *: dès maintenant retenez les dates* ***5 - 6 et 7 Juillet 1996.***

A très bientôt !.... *C.F*

AU CANADA DES DÉTENUS VONT FABRIQUER DES PETITS AVIONS MONOPLACES EQUIPÉS DE MOTEURS VOLKSWAGEN

QUOI QUOI QUOI?

LES TAULARDS VONT FABRIQUER DES AVIONS?

MOI QUI AI DÉJÀ LA TROUILLE DANS UNE CARAVELLE CONSTRUITE PAR L'ÉLITE OUVRIÈRE DU PAYS.

POUR CONSTRUIRE UN AVION...

FAUT DE LA PATIENCE, DE LA MINUTIE

QUI PEUT ACHETER UN MONOMOTEUR POUR VOLETER SEUL À 1500 m D'ALTITUDE?

SÛREMENT PAS UN TYPE QUI AIME LA SOCIÉTÉ...

PATIENCE

N'AVEZ PAS PEUR QU'IL SABOTE? PARCE QU'IL DÉTESTE LA SOCIÉTÉ?

POURQUOI VOULEZ-VOUS QU'UN TYPE QUI N'AIME PAS LA SOCIÉTÉ FASSE DU MAL À UN AUTRE TYPE QUI N'AIME PAS LA SOCIÉTÉ?

POUR CONSTRUIRE UN AVION, FAUT ÊTRE COMPÉTENT...

ET MINUTIE...

PAS ÇA QUI MANQUE À UN DÉTENU

S'IL AIMAIT LA SOCIÉTÉ, IL SERAIT AVEC SES SEMBLABLES... DEVANT SA PETITE TÉLÉ, SON PETIT MATCH, SON PETIT WEEK END FAMILIAL...

IL Y A DES CENTAINES DE TYPES NON SPÉCIALISTES QUI CONSTRUISENT DES AVIONS AMATEURS DANS LEURS GARAGES...

TU VIENS MANGER, OUI?

TU VIENS MANGER OUI?

J'ESPÈRE QU'IL VA VOLER SON AVION...

APRÈS NOUS AVOIR FAIT MANGER FROID PENDANT 18 MOIS...

...ET QUI FONT VOLER LES ENGINS LES PLUS INVRAISEMBLABLES AVEC DES MOTEUR VOLKSWAGEN, PORSCHE, CITROËN GS...

À MARSEILLE UN SIEUR ESCARTEFIGUE CONSTRUIT UN MINI AVION DE 5 m EN PEUPLIER ET BALSA

MOI QUI AI DÉJÀ LA TROUILLE DANS UN BOEING EN METAL...

SI JE DEVAIS VOLER SUR UN AVION CONSTRUIT EN PEUPLIER...

ET PAR UN TYPE QUI S'APPELLE ESCARTEFIGUE!

HOULÀ LA BONNE MÈRE!!

COMMENT VOULEZ-VOUS CHANGER LA SOCIÉTÉ AVEC DES GENS QUI ONT PEUR DE TOUT...

REISER