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 No 26 JANVIER 1996

Très grosse activité de nos amis rénovateurs ou constructeurs
Voici le PA 17 reconstruit par Alain DIDIER, de PEYREHORADE (40)

LES VOEUX DU PRESIDENT :

Chers pilotes et amis du PIPER CLUB, recevez tous nos voeux pour vous et vos familles, que la nouvelle année vous soit favorable et que nous nous retrouvions tous à La Ferté-Alais pour fêter ensemble le ***10ème Rassemblement PIPER*** *dans une ambiance détendue.*

Le Club se porte bien et comme vous pourez le constater dans ce bulletin de nouveaux PIPER sont en cours de reconstruction et voleront en début d'année.

Enfin nous avons établi des contacts avec le musée de l'ALAT.

Le Club remplit donc ses objectifs.

Amitiés à tous,

Pierre DELIGNE

AVIS de RECHERCHE

" L' A L A T " recherche.....

L'Association des Amis du Musée de l'Aviation Légère de l'Armée de Terre, à DAX cherche à établir l'inventaire des avions qui ont portés les couleurs de l'ALAT et sont encore en état de vol. Il est bien évident que le PIPER CLUB est concerné en premier lieu.
J'ai pris contact avec leur Président, le Colonel DECAMPS qui serait heureux si nous pouvions dresser l'inventaire des PIPER ex ALAT que nous posédons ou que nous connaissons.
Je centraliserai les informations pour transmettre un dossier aussi complet que possible,
envoyez-moi : *Numéro de cellule et description du PIPER (Photo)*
La liste des propriétaires successifs (si possible)
Terrain où est basé l'avion
L'Etat de service du Pilote si celui-ci a appartenu à l'ALAT ou à l'Armée de l'Air , etc....
et tous renseignements que vous jugeriez utiles

MERCI D'AVANCE pour votre réponse rapide, cela sera facile pour tous les PA 19 (F-B O M... ou F - B O O ...) peut être un peu plus délicat pour les J3, L4H, PA 11, etc

Renseignements à fournir à cette adresse :

Monsieur Pierre DELIGNE
11, rue du Château
77760 ACHERES LA FORET
Tél. (1) 64.24.48.91

RASSEMBLEMENT 1996

10ème RASSEMBLEMENT DU PIPER CLUB les 5,6 et 7 JUILLET 1996 à la Ferté-Alais

Cela se prépare et vous aurez des précisions dans le prochain bulletin.
Il devrait même, moyennant participation aux frais, être possible de faire quelques vols d'initiation sur les avions de l'Amicale ayant une immatriculation en CDN c'est à dire MS 317, Stampe, Broussard, etc.... les avion en CNRAC ne pouvant embarquer de passager.

A cette occasion nous vous rappelons que ce rassemblement exceptionnel va nous amener à engager des frais non moins exceptionnels ! Vos cotisations seront les bienvenues en ce début d'année, vous pouvez les envoyer au Président (voir adresse, Article AVIS DE RECHERCHE) ou au trésorier :

Monsieur René LEMAITRE
16, Rue Etienne Chaine
77430 CHAMPAGNE S/SEINE

LE COIN DU MECANO

La CN 78-160 (SB PIPER 528) fait obligation de contrôler tous les 5 ans la corrosion interne des mâts de voilure dans la partie basse près du fuselage.

La CN 82-014 exige un contrôle magnétique, pour recherche de criques tous les 500 heures ou tous les 3 ans : ces châpes ont un diamètre de 7/16 (11,11 mm) référence 14481-002

UNIVAIR AIRCRAFT CORPORATION commercialise maintenant des mâts de PIPER recevant des châpes d'un diamètre de 5/8 (15,88 mm) référence 89201-002.

Ces châpes sont vissées dans des douilles au diamètre correspondant sur les mâts neufs : la particularité , les douilles sont borgnes et, évitent l'humidité de pénétrer Ces mâts sont traités intérieurement pour éviter la corrosion.

Si vous devez remplacer vos mâts il est intéressant de les remplacer par les mâts proposés par UNIVAIR , vous n'aurez plus à effectuer le contrôle des châpes et des mâts suivant les butées calandaires, et, vous éviterez des démontages.

Le réglage de la tension des câbles est une chose à surveiller compte tenu de la longueur des câbles (en particulier du gauchissement) et des différences de températures. Un bon réglage et une bonne tension rendent encore plus agréable le pilotage.

La tension recommandée est la suivante :

- *Gauchisement : 30 à 40 lbs (13,5 à 18 Kg)*
- *Profondeur : 10 à 20 lbs (4,5 à 9 Kg)*
- *Câble compensateur de l'empennage horizontal : 10 à 20 lbs*

Pour la commande de direction aucune tension, celle-ci s'effectuant lorsque l'on pose les pieds sur les palonniers.

Les débattements recommandés sont les suivant pour J3 et PA 19

+ ou - 2°

- Aileron	H 18°	Profondeur	H 25°
	B 18°		B 15°
- Direction	D 20°	- Plan mobile horizontal	H 2°30
	G 20°	+ ou - 30"	B 4°

COTISATIONS 1996

Merci à nos amis qui ont déjà réglé leur cotisation 1996.

Nous vous rappelons que les cotisations sont souhaitées en début d'année et que leur montant est de 200,- FF : mais nous acceptons les dons au dessus de cette somme ! ...

Merci d'avance.

FAC - SIMILE

Tous les appareils nouveaux, avions ou U.L.M, dont la conception comporte des ailes hautes et qui font l'objet d'une description dans une revue "spécialisée", sont présentés systématiquement avec une comparaison de nos vénérables "PIPER".

Cette nouvelle machine volante est plus silencieuse qu'un J3 (ce qui reste à prouver) est plus maniable qu'un PA 19 (ce qui n'a jamais été vérifié) se pose mieux vent de travers qu'un PA 12 (ce qui n'a jamais été démontré) va plus vite qu'un PA 11 (alors qu'il se traine avec peine derrière ce noble PIPER) consomme moins (sans préciser que l'on réduit les tours et fait presque marche arrière par vent de face). Sans parler du train principal copié des dizaines de fois, parfois modifié avec pour articulations des rotules qui casse comme du verre, ou des copies plus ou moins fidèles (parfois fort bien réussies) de nos fameux "PIPER Tail-Dragger"

Si nos "PIPER" servent de références pour les nouvelles constructions de ce type d'appareil , et, si des copies ont été réalisées c'est sans aucun doute que la formule est bonne : on ne copie que ce qui va bien, est bon, et possède un ensemble de critères interéssants.

Des "rénovateurs" de PIPER ont construit des ailes en bois, d'autres ont ajouté des réservoirs dans les ailes de J3, des moteurs avec des démarreurs ont été installés sur des appareils qui n'en étaient pas pourvu etc... etc...

Des Sociétés très sérieuses diffusent des liasses de plans et proposent des machines très séduisantes s'inspirant à 100/100 des PIPER traditionnels en kit ou à construire entièrement soi-même, un modèle entièrement en bois (y compris le fuselage) est également disponible sur plans , il existe même une formule en Torpédo (voir le GN 1 construit par Frédéric LAMOUROUX)

C'est dire qu'après plus de 60 ans d'existance le phénomène "PIPER TAIL - DRAGGER" n'est pas prêt de s'éteindre.

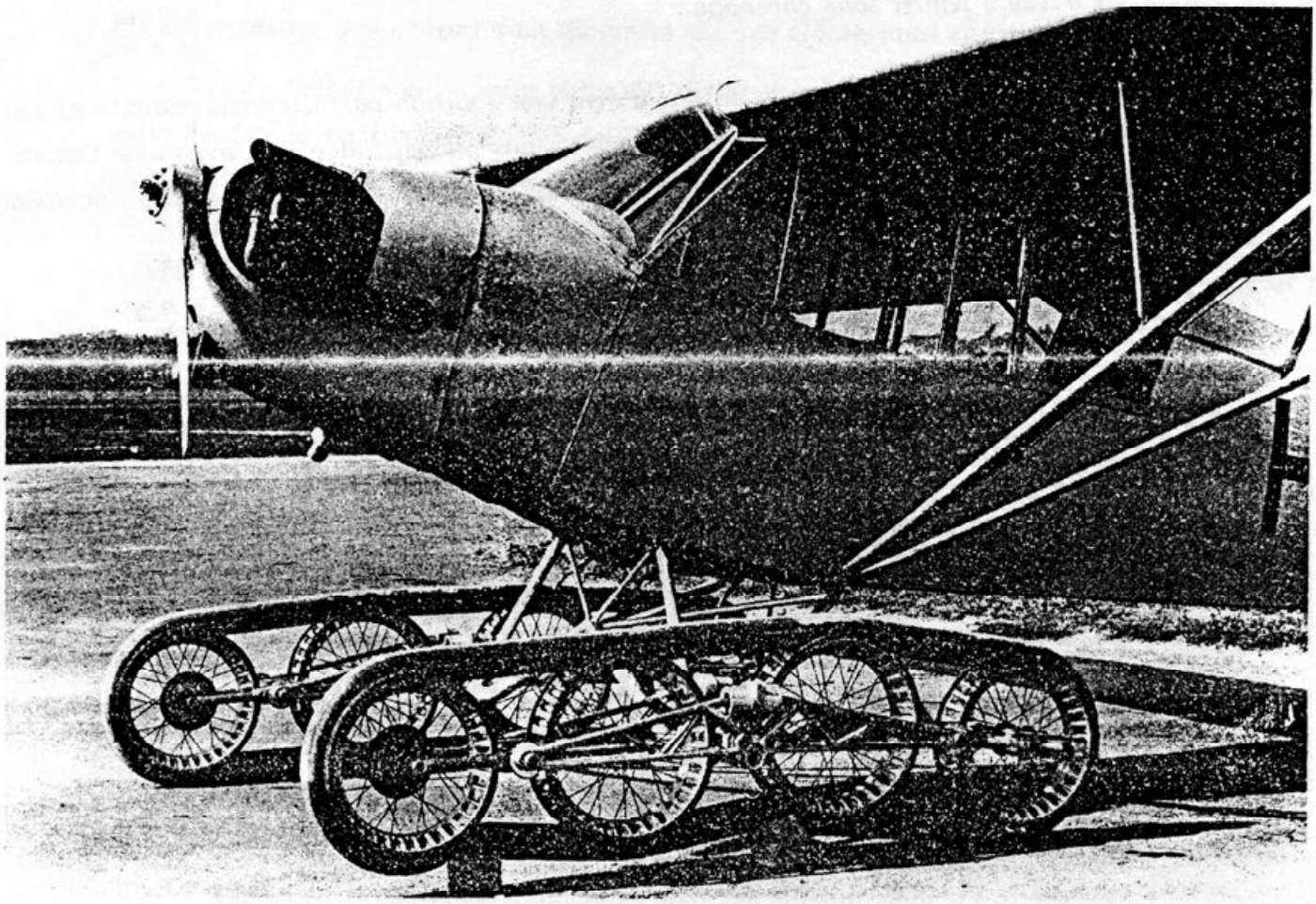
Cette famille d'avions a servi à tout : école , travail aérien, tourisme, avion militaire, travail agricole, photos, évacuation sanitaire, largage de paras, avions d'armes (et si! pendant les événements d'Algérie !) , hydravion, avion de montagne équipé de skis, et bien d'autres choses encore..... Y compris les chenilles pour se poser tous terrains et se jouer des obstacles et, en bref, d'éviter la mise en pylone à l'atterrissage.

LE PIPER A CHENILLES

Cet équipement simple, d'entretien facile et peu coûteux est dû à une équipe d'ingénieurs Italiens qui travaillèrent sous la direction du comte Giovanni BONMARTINI. Et c'est ainsi que le printemps de 1951 voit décoller de Del URBE, près de Rome, un PIPER CUB 65 CV provenant des surplus militaires et (prudemment immatriculé helvète, HB-OHI). Bonmartini a choisi le Cub pour mener l'expérimentation, fuyant la facilité comme il le précise lui-même.

En effet, manoeuvrer au sol avec un monomoteur reste moins aisé qu'avec un multi-moteur. La faible puissance contraint à fabriquer le plus léger possible et à maintenir à un diamètre relativement faible les quatre roues servant de galets à chacune des deux chenilles.

Le train Bonmartini se compose de deux ensembles qui remplacent chacun l'une des roues du train principal normal.



Gros-plan du train à chenilles équipant le Piper Cub 65 CV avec une démonstration d'obstacles.

Chaque ensemble est formé de quatre roues placées l'une derrière l'autre et réunies deux à deux par une barre métallique. Entre les deux roues que joignent ces barres sont fixés des essieux tenus par les deux extrémités de la base d'une triangulation, elle-même fixée en son milieu à la jambe de train d'origine. Les roues se limitent à de simples jantes, larges et surallégées au possible, portées par des rayons comme dans le cas d'une bicyclette.
La chenille proprement dite est constituée d'un boudin pneumatique fabriqué par la firme Italienne Pirelli et qui entoure le train des quatre roues. Chaque roue peut jouer verticalement, indépendamment des autres, de sorte à ce que la chenille épouse la forme de l'obstacle qu'elle franchit. Les articulations de chaque ensemble et son montage sur un pneumatique suffisent comme amortisseurs et chaque train et lié au fuselage par des jambes rigides. Le **Piper Cub** *qui tient lieu de banc d'essai comporte une roulette de queue devant laquelle est montée une lame de métal qui glisse sur l'obstacle, évitant le bourrage qui se produirait entre le dessous du fuselage et la roulette.*

Le poids d'un tel atterrisseur du type L, standard aux avions pesant jusqu'à 1100 Kg, est de 78 Kg.

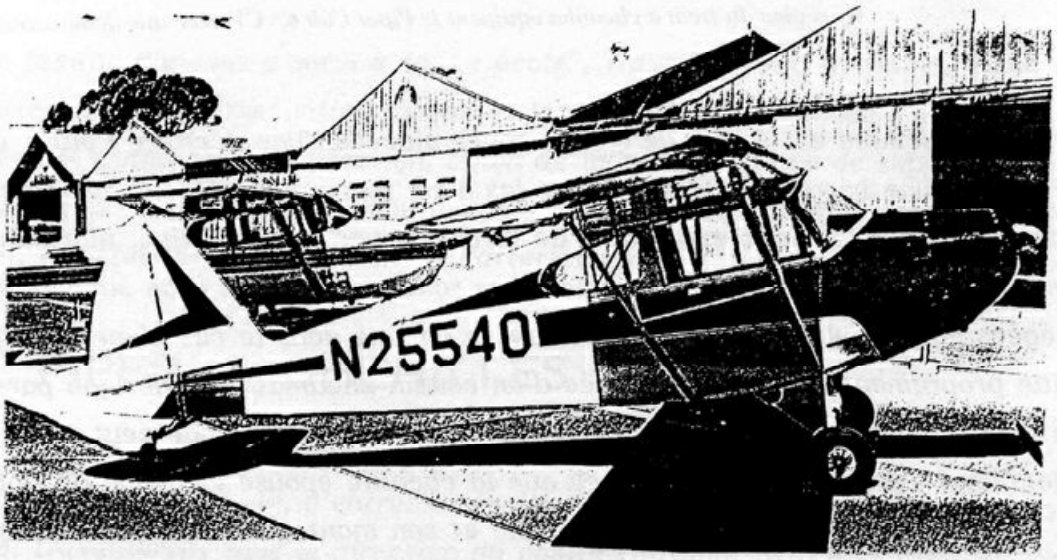
Les essais ont été effectués sous le contrôle du Registro Aéronautico Italiano, équivalent local du Bureau VERITAS. Au poids de 550 Kg au décollage, le Cub a nécessité 111,60 m de roulage au sol au lieu de 113 m avec train classique, par vent nul. Dans les mêmes conditions, l'atterrissage s'est opéré sur 56,80 m au lieu de 88 m. La vitesse, qui est de 128 Km/H avec train normal, a été mesurée sur base à 132 Km/H avec un carénage en toile du train Bonmartini et à 129,9 Km/H sans carénage.

Ces performances prouvent qu'à défaut d'être une solution parfaitement réaliste et plus facilement applicable qu'un consciencieux nivelage de nos pistes, l'idée de l'ingénieur Italien n'est pas qu'une galéjade pour se poser dans le mauvais sens des sillons du champ à l'occasion d'une panne en campagne.

*Nous tenons à remercier le Musée de l'Air pour nous avoir déniché cette lettre adressé à "**Société Etablissement Sciences Techniques, Roma**", (en français dans le texte en italien) et qui porte l'en-tête de la "**Fiumeter, societa per azioni di assicurazioni e riassicurazioni**". En date du 24 Novembre 1950, le directeur de cette compagnie d'assurance romaine informait Giovanni Bonmartini que son "**vélivolo Piper Cub matr. HO-OHI, motore Continental 65 HP munito di pneumocingolo Bonmartini**", expérimenté avec de favorables résultats, serait désormais assuré selon un taux de calcul inférieur à la normale. Tant était grande la conviction de l'assureur que ce train d'atterrissage là offrait une plus grande sécurité que deux roues banales et une béquille à l'étambot.*

NOTA :

*Documentation sur le PIPER à Chenilles d'après **AVIATION et PILOTE**, avec l'aimable autorisation de **Mr Jacques CAILLES** que nous remercions.*



*Voici, une copie du **PIPER CUB**, pratiquement inconnu en France,*
***Le PORTERFIELD**, construit à une centaine d'exemplaires*

DU PA 22 TRIPACER AU WAG A BOND

Il y a un peu plus de cinq ans de ça , farfouillant une fois de plus dans mes docs PIPER, je m'aperçu que le PA 22 Tripacer était le descendant direct du PA 17 . Or,il se trouve que je connaissais deux épaves de PA 22 stockées au fin fond des Landes et dont le propriétaire aurait été ravi de se séparer *pour pouvoir enfin rentrer sa voiture dans son garage . Bon d'accord des épaves de Tripacer il y en a* encore une bonne dizaine qui traînent en France (nous avons des noms...) mais ils sont en CDN et il faut bien reconnaître que la remise en état par un atelier agréé ira bien plus loin que la valeur de ce petit avion au demeurant très sympa .

J'étais donc à l'époque en train de me demander ce qu'on pourrait faire de ces deux épaves qui avaient entre temps été expropriées du garage et qui du fond du jardin me faisaient de l'oeil chaque fois que je passais par là en J3 . A cette époque Wag Aero proposait une liasse de plans d'un avion baptisé Wag a bond et qui semblait être une copie du PA 17 (Vagabond) ; Je commandais donc les plans et une fois reçus je m'en fus avec mon complice Patrick Bigourdan et un bon mètre (en pouces) verifier les cotes des fuselages . Ainsi que nous l'avions prévu ça collait on pouvait donc moyennant quelques modifications passer de l'un à l'autre .

En fait il s'agissait simplement de passer un quatre place en biplace , un train tricycle en classique , refaire toute la cabane , les portes , les capots , les commandes etc... etc... ah! j'oubliais : les ailes car à l'époque la DGAC refusa que nous utilisions les deux superbes ailes métal que nous avions acheté et qui furent donc revendues . Notre projet parti grand train pendant un an puis diverses péripéties de la vie firent qu'il resta pendant quatre ans pendu au plafond d'un garage pour la plus grande joie d'une chouette hulotte qui l'utilisa comme perchoir et le repeint en blanc au passage (...) .

Nous en étions là lorsque nous fumes contactés par Alain DIDIER de Peyrehorade (40) qui avait eu vent de notre aventure , acheté l'autre fuselage et commencé à reconstruire son PA 17 . Il rencontra les mêmes difficultés que nous et nous que lui mais en unissant nos efforts la tache fut plus facile et les deux projets se suivirent de près pendant quelques mois . Ironie du sort il racheta les deux ailes métal que nous n'avions pas pu utiliser et pu les monter (no comment!) ;

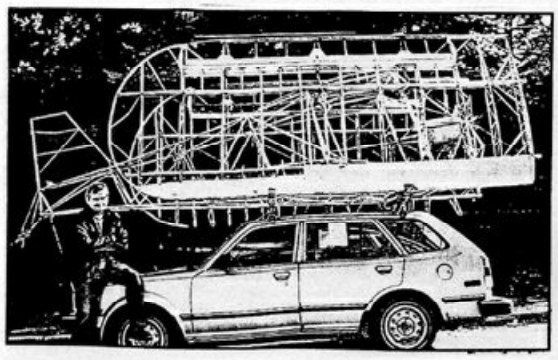
Si de notre coté de nouvelles turbulences ont de nouveau interrompu le chantier (avancé à 80%) Alain quand à lui a continué , passé la première visite Veritas en Août , entoilé en septembre et prévoit le premier vol en Janvier .

Nous pourrons donc bientôt voir un PA 17 dans le ciel français . Nous savons à ce propos par les registres Veritas qu'il y en a eu un déjà mais qui a été détruit (tout renseignement à ce sujet nous intéresse bien sur) .

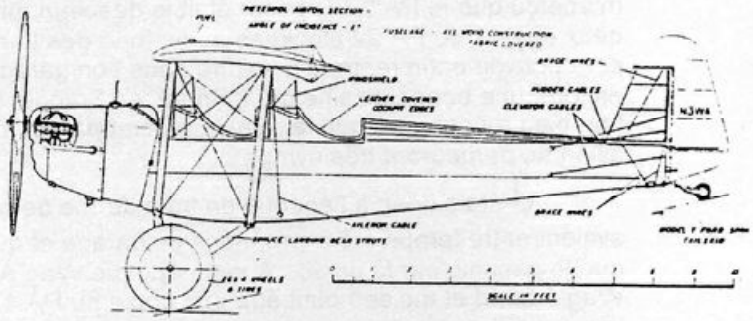
Un autre projet 'déjà bien avancé' est en cours . Il s'agit d'un Wag a bond construit d'aprés une liasse Wag aero par Frédéric DJAKOV de la région parisienne et qui devrait voir le jour d'ici un an environ nous lui adressons tous nos voeux et encouragements .

Enfin nous avons entendu parler d'un autre PA 17 en chantier il serait l'oeuvre d'un certain Baudet du coté de Montpelier mais nous n'avons pas encore réussi à le contacter . Si vous le connaissez demandez lui de se mettre en rapport avec nous pour confirmer l'info merci

La famille des "Short Wings " s'agrandit donc ainsi que vous pouvez le constater mais il y a aussi des projets de J3 que nous essayons de répertorier et d'aider. Si vous en connaissez transmettez nous les adresses ça évitera peu t être à certain de ré inventer la machine à vapeur ... Notre but n'est pas de concurrencer le RSA mais plus ça ira moins il y aura de Piper diponnibles et comme il semblerait qu'on ne puisse plus en importer alors il ne nous reste plus qu'a en construire ,rassurez vous il n'y a que la première fois qui fait mal. .

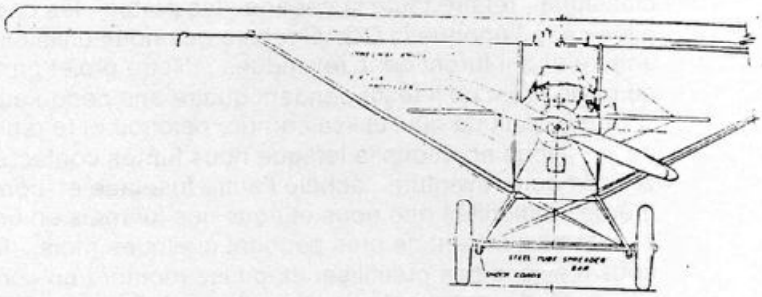


AIRCAMPER "J3 *TORPEDO*" (suite)

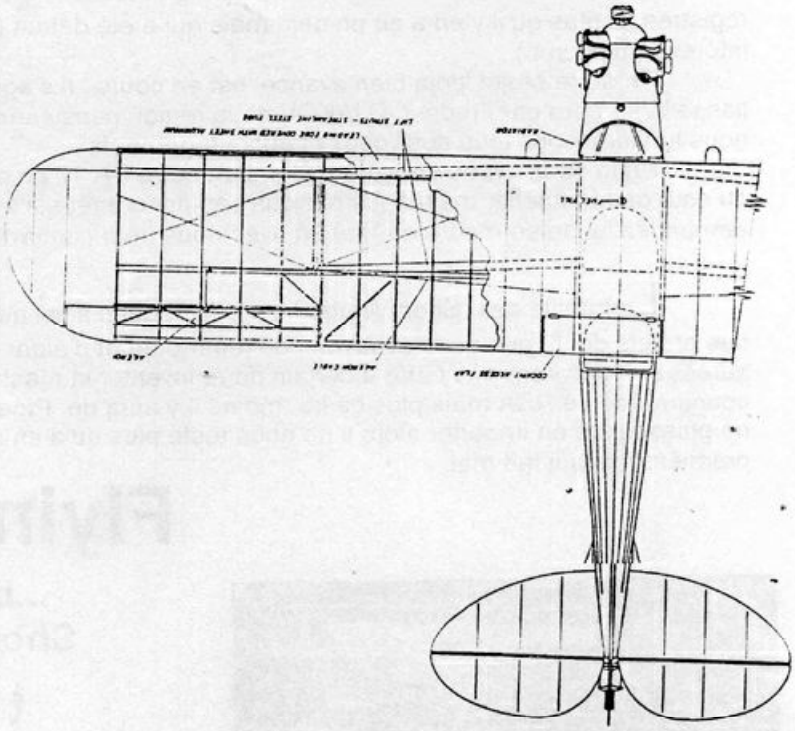


Le prototype est à ce jour avancé à 80% et la première visite Veritas prévue pour janvier .

Ce léger retard sur le planning initial qui le prévoyait pour fin décembre est principalement du au fait qu'il s'agit d'une première avec tout ce que ça comporte d'hesitation , de tâtonnement et de réflexion (traduisez faire et défaire...) . Il faut également considérer que les plans proposés par M. Grega sont confus, incomplets, souvent illisibles et même faux ; en outre la version "Piper" du GN1 n'y est pas détaillée et il m'a donc fallu travailler avec les trois liasses de plan : J3 , PA 17 et GN1 avec tous les problèmes de jonction que cela implique . vous pouvez avoir un aperçu grâce au plan trois vues ci joint sur lequel vous pourrez déceler les collages des différents modèles en attendant les photos dans le prochain bulletin .



Si l'aspect général est celui d'un J3 (près de 70% des pièces en sont issues) j'ai volontairement conservé la griffe des années 1930 avec les grandes roues fil de 26" , un capot J3 profilé et des aménagements intérieurs laissant une grande part au bois vernis au cuir et à l'alu poli . l'ensemble est très racé , très profilé d'ou le nom de Torpedo qui est venu spontanément .D'aprés les divers comptes rendus d'essai que j 'ai pu lire, les qualités de vol devraient être celles du J3 Clipper dont on reprend toutes les caractéristiques avec en prime le plaisir d'un cockpit ouvert et une autonomie de 5 heures (pour le Conti 65) .



Christian Crouzel ayant momentanément abandonné le proto tout bois pour se consacrer à son J3 , il faudra attendre pour avoir le comparatif exact des deux versions . Ce qui est sur à ce jour c'est que la version métal offre de gros avantages en particulier par la possibilité qui est offerte de monter une portière sur la place avant la rendant accessible et surtout par une très grande simplification de tous les systèmes d'attaches sur le fuselage (et croyez moi il y en a !) .

Pour terminer , si le planning "horaire" s'est avéré un peu short , le planning financier quand à lui est respecté ce qui placera cet avion , neuf, en CNRA, avec une instrumentation neuve et un 65 Continental à zéro à moins de 200 KF autrement dit : le prix d'un ULM ou d'un avion d'occasion à refaire .

a suivre...

Frédéric Lamouroux

AVIS de RECHERCHE

" L' A L A T " recherche.....

L'Association des Amis du Musée de l'Aviation Légère de l'Armée de Terre, à DAX cherche à établir l'inventaire des avions qui ont portés les couleurs de l'ALAT et sont encore en état de vol. Il est bien évident que le PIPER CLUB est concerné en premier lieu.
J'ai pris contact avec leur Président, le Colonel DECAMPS qui serait heureux si nous pouvions dresser l'inventaire des PIPER ex ALAT que nous posédons ou que nous connaissons.
Je centraliserai les informations pour transmettre un dossier aussi complet que possible,

envoyez-moi : **Numéro de cellule et description du PIPER (Photo)**
La liste des propriétaires successifs (si possible)
Terrain où est basé l'avion
L'Etat de service du Pilote si celui-ci a appartenu à l'ALAT ou à l'Armée de l'Air , etc....
et tous renseignements que vous jugeriez utiles

MERCI D'AVANCE pour votre réponse rapide, cela sera facile pour tous les PA 19 (F-B O M... ou F - B O O ...) peut être un peu plus délicat pour les J3, L4H, PA 11, etc

Renseignements à fournir à cette adresse :

Monsieur Pierre DELIGNE
11, rue du Château
77760 ACHERES LA FORET
Tél. (1) 64.24.48.91

RASSEMBLEMENT 1996

10ème RASSEMBLEMENT DU PIPER CLUB les 5,6 et 7 JUILLET 1996 à la Ferté-Alais

Cela se prépare et vous aurez des précisions dans le prochain bulletin.
Il devrait même, moyennant participation aux frais, être possible de faire quelques vols d'initiation sur les avions de l'Amicale ayant une immatriculation en CDN c'est à dire MS 317, Stampe, Broussard, etc.... les avion en CNRAC ne pouvant embarquer de passager.

A cette occasion nous vous rappelons que ce rassemblement exceptionnel va nous amener à engager des frais non moins exceptionnels ! Vos cotisations seront les bienvenues en ce début d'année, vous pouvez les envoyer au Président (voir adresse, Article AVIS DE RECHERCHE) ou au trésorier :

Monsieur René LEMAITRE
16, Rue Etienne Chaine
77430 CHAMPAGNE S/SEINE

HUMOUR AU SUJET D'UNE ESPECE RARE

Le bénévole (activus, bénévolus) est un mammifère bipède que l'on rencontre surtout dans les associations, sur les terrains d'aviation, dans les hangars. Il se réunit avec ses congénères, ou se rassemble à un signal mystérieux appelé "convocation". On les rencontre aussi en petits groupes dans divers endroits dénomés ateliers de rénovation d'avions anciens de très faible tonnage, quelquefo tard le soir, l'oeil hagard, les cheveux en bataille, le teint blafard, discutant ferme sur la meilleure façon de procéder à un assemblage, une soudure, à un entoilage, à la peinture ou sur la meilleure façon d'organiser un rassemblement en espérant beaucoup de participants pour équilibrer le budget. Le téléphone et le fax sont des appareils utilisés par le bénévole, ce qui lui prend quand même beaucoup de son temps : mais ces instruments lui permettent de règler les petits problèmes qui se posent au jour le jour afin de gérer au mieux son association.

L'ennemi héréditaire du bénévole est le "YAQUA" et son cousin le "FAUCON" (dont le frère est un vrai!...) dont les origines n'ont pu être , à ce jour, déterminées. Le YAQUA est aussi un mammifère bipède, mais il se caractérise surtout par un cerveau très petit qui ne lui permet de connaître que deux mots "YAQUA" et "FAUCON", ce qui explique son nom de "YAQUA" . Il se distingue aussi par un air paraissant soucieux, ce qui est faux, car il n'a pas de soucis, ne sachant rien faire, sa devise "ne rien faire et déblatérer sur les bénévoles". Autre signe distinctif, ses vêtements : ils sont munis de larges poches dans lesquelles le "YAQUA" y loge ses mains. Il croit que ses mains ne servent qu'à allumer une cigarette ou à prendre un verre : il est effaré de voir tout ce qu'un bénévole peut faire de ses mains!...

Le "YAQUA et le "FAUCON" bien abrités dans la cité, la vie courante, anonyme, attendent. Ils attendent le moment ou le bénévole fera une erreur, un oubli, une maladresse, pour bondir et lancer son venin qui atteindra son adversaire et provoquera chez celui-ci une maladie très grave "Le découragement". Les premiers symptômes de cette implacable maladie sont visibles rapidement : absences, à l'atelier, de plus en plus fréquentes aux réunions, intérêt croissant pour son jardin, sourire attendri devant une canne à pêche, et attrait de plus en plus vif qu'exercent un bon fauteuil et la télévision sur le sujet atteint.

Les bénévoles décimés par le découragement risquent de disparaître et il n'est pas impossible que, dans quelques années, on rencontre cette espèce uniquement dans des lieux précis, sorte de réserve au fond d'un hangar, ou comme tous les animaux enfermés et privés d'activités, ils n'arrivent plus à se reproduire.

Les "YAQUA" et les "FAUCON" avec leurs petits cerveaux et leurs grandes langues toujours en activité, viendront, pour tromper leur ennui, les voir de loin comme si le bénévole était contagieux. Ils se rappeleront avec un peu de nostalgie du passé, pas si lointain, où le bénévole abondait et où l'on pouvait le traquer sans contrainte mais avec perfidie.

Malgrè les recherches du Président, il n'a pas été possible de connaître l'auteur de cet article.

- Est-ce un bénévole ? - - - - - - - - - - - - - Yaqua le publier quand même ! .....