ASSOCIATION – Loi de 1901 – visant à promouvoir et à encourager la restauration et le maintient en état de vol des Piper J3 et dérivés

Siège social : 11 rue du Château 77760 ACHERES LA FORET

BULLETIN N°33 – JANVIER 1998

Le G-BROZ ex. HB-ORZ photographié en Mars 1997 dans le massif du Mont Blanc et héros de l'article de N. NUOFFER
Photo de l'auteur

Les vœux du président,

Chers pilotes et amis du Piperclub, recevez tous nos vœux pour la nouvelle année, que 1998 vous soit favorable, ainsi qu'à votre famille. Je vous souhaite de nombreux vols sur Piper avec retour en douceur sur roues, sur skis, ou même sur flotteurs.
Rendez-vous en avril pour l'assemblée générale à la Ferté Alais et les 12, 13 et 14 Juin à Amiens pour le 12 ème Rassemblement du Club.
Bien amicalement.

Le président et les membres du bureau,

P. Deligne

NOUVELLES DU CLUB

Bienvenue au nouvel adhérent

Frédéric DURIEZ Tél : 04.90.86.88.03
Chemin des Canotiers
84000 Avignon
et son Piper J3C65 F.BBTD

LES ANNONCES DU CLUB

Notre ami Alain DIDIER Av. du Colonel P. Lartigue
40300 PEYREHORADE
Tél : 05.58.76.63.13

Vend 1 Hélice SENSENICH pour PA 18 150 Type 74 DM 60 54 métal
Ou l'échangerait contre une Hélice SENSENICH bois type W 47 FM 49

Recherche PIPER J3 C 65 :
Des membres de l'Aéro Club de Blois , recherchent un J3 C 65 :
Contacter : Michel RENOU 37 Avenue F de la Chapelle - 77450 LEFCHEF
Tél : 01.60.04.65.55

EXCURSION EN GRANDE BRETAGNE

Le PIPER CLUB envisage d'organiser un voyage de 3 ou 4 jours en ANGLETERRE, pour rendre visite à nos amis Piperistes, qui sont venus à plusieurs reprises participer à nos rassemblements. Ce voyage est prévu 2ème quinzaine de juillet ou durant le mois d'août 98. Donnez nous votre avis. Si vous êtes intéressés et que vous souhaitez participer à ce déplacement avec nos PIPER, faites en part à notre Président P. DELIGNE, afin que nous puissions en lancer l'organisation dès notre Assemblée Générale.

ASSEMBLEE GENERALE 1998 à LA FERTE

Elle se tiendra le diamnche 19 avril 1998, à LA FERTE ALAIS : vous recevrez en temps utile toutes les informations nécessaires pour participer à cette A.G

RASSEMBLEMENT DES FEMMES PILOTES

Le rassemblement Européen des Femmes Pilotes aura lieu à CHAUIGNY LFDW, du 8 au 10 mai 1998 : contacter BARBARA et CHRISTOPHER DUTHY au 05.49.46.87.89 : voir annuaire

RASSEMBLEMENT ANNUEL

Et surtout, noter dans votre agenda notre rendez-vous annuel pour notre 12ème Rassemblement à AMIENS les 12-13-14 juin 1998 : la Somme nous attend et sa Baie est magnifique.

LES MESAVENTURES DE L'OZ

Les amis du Piper Club de France peuvent admirer en première page de ce bulletin, la photo du PA18/150 G.BROZ avec skis, en vol sur le glacier de St. Sorlin
Cet avion est un peu particulier et notre ami Pierre Deligne m'a rappelé gentiment que je devais vous raconter une partie de son histoire.
Tout d'abord, il n'est pas courant de voir voler dans le ciel anglais un PA18 immatriculé « G » avec des skis.
Cela s'explique par sa venue régulière en France en février et mars pour retrouver les superbes pentes des glaciers de Haute-Savoie.
Ses propriétaires Peter et Anne Kynsey, qui sont également pilotes montagne et pilotes de Spitfire et B-757 dans le civil, prennent leur temps, avec leur hélice petit pas, pour rallier le continent et retrouver Méribel après plus de 12 heures de vol avec des radars vectoring sur la partie anglaise du parcours.
Le Piper G-BROZ (18-7938.N40132 pour les puristes) a commencé sa carrière dans les Alpes suisse en 1960 avec l'immatriculation HB-ORZ et a servi comme avion de ravitaillement et de sauvetage durant plusieurs centaines de vols, l'hélicoptère, à cette époque, étant encore peu répandu. Les PA18 et Pilatus Porter avec turbine ASTAZOU faisaient à l'époque une grande partie de ce travail. Beaucoup d'alpinistes perdus ou blessés leur doivent la vie.
Hermann Geiger qui, le premier, a osé atterrir sur les pentes neigeuses, a utilisé le HB-ORZ pour de multiples actions de sauvetage.

Voilà l'histoire d'un de ces sauvetages.

Le 4 Août 1965, survolant le glacier du Théodule, situé juste à coté du Cervin, à plus de 4400 mètres d'altitude, le pilote Ty Rufer, accompagné d'un passager, commente l'incroyable paysage de glaces et de roches qui se présente sous leurs yeux sur près de 100 km.
Tout à coup, une forte détonation retentit et le moteur se bloque. Ty Rufer scrute les alentours et décide de gagner en plané le glacier du Théodule. L'atterrissage sans moteur sur skis ne pose pas de problème au pilote qui a près de 8000 heures de vol en montagne et plus de 25000 atterrissages.
Après 3 heures de marche dans la haute neige, l'équipage, sain et sauf, arrive à l'hotel du Schwartzsee ou l'alerte est donnée.
Le 5 Août, la météo n'est pas assez bonne pour tenter un dépannage, la pluie et les rafales de neige barrent l'horizon.
Le 6 Août, la météo est meilleure. Hermann Geiger amène un mécano qui repère la panne : rupture d'un siège de soupape ; il faut changer le moteur et pour cela redescendre la machine en plaine.
Le 7 Août, l'aube se lève sur le glacier.
A 9 heures, le chant aigu et rauque à la fois de la turbine Astazou inscrit sa phrase familière, montant et descendant tour à tour au gré des rafales. Geiger enfin, qui saute du Pilatus à peine immobilisé ; Geiger avec son bon sourire, sa poignée de main cordiale, sa tranquille assurance et bien sûr le fidèle Armand, le mécano.
Tout va désormais se passer très vite, sans hâte ni gestes inutiles. La technique est bien au point !
Par les soins d'Armand, l'hélice du Piper est bloquée en position horizontale par une planche de dimension ad hoc et harnachée de deux solides filins d'acier. Une corde de nylon, longue de 70 mètres , munie à chaque extrémité d'un crochet spécial de remorquage, est amarré à ces filins et à la queue du Pilatus Porter.
Prêts ? Contact !... Lentement, le convoi s'ébranle vers les crêtes auxquelles le glacier s'adosse à l'est, glisse sur quelques 300 mètres. Autant de gagné pour l'élan !
L'amarrage tient bon. Un demi-tour qui met les 2 avions en position de décollage, face à la vallée. Ciel demi couvert, vent trois quart arrière sud-ouest, environ vingt-cinq nœuds. Devant un petit km. de neige plane, puis la glace vive et les crevasses. Assez sans doute pour que le Pilatus puisse prendre la vitesse indispensable. Mais ce vent arrière, plus rapide que le Piper, presse aussi latéralement sur le fuselage et la queue ôtant toute efficacité du gouvernail de direction. Sans frein pour corriger un écart éventuel, Ty Rufer pourra-t-il garder l'indispensable ligne droite ?
A Dieu vat ! le Pilatus fonce maintenant à plein régime. Cent, deux cents, trois cents mètres...Le Piper garde la trajectoire parfaitement rectiligne. Cent mètres encore, deux cents...Ouf ! La plainte déchirante de la turbine sonne comme un cri de triomphe. Les deux avions ont quittés la neige et ne reste, pour les experts n'est désormais plus qu'un jeu. Sous les ailes, voici Zermatt, puis la Gemmi. Le Piper vogue à bout de fil, légèrement plus haut que le Pilatus afin d'échapper à la traînée de son hélice et un peu décalé vers la droite, pour rester dans le champ de vision de Geiger. Thoune, maintenant, et son lac, dans la grisaille, trois

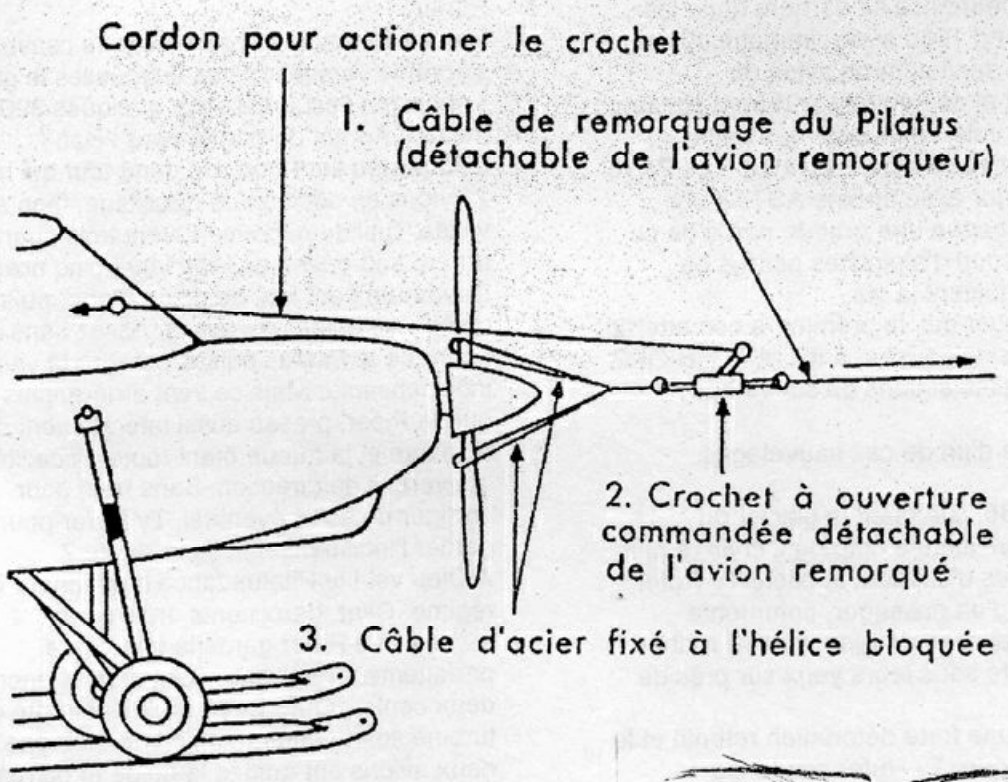
mille mètres plus bas. Par radio, Geiger donne l'ordre de larguer. Le remorquage a duré exactement 30 minutes. Et tandis que le Piper pris en charge par la tour de Berne, gagne le terrain de Belpmoos en vol plané, le Pilatus, mission accomplie rentre à Sion.
Après cette aventure et bien d'autres encore, le HB-ORZ a continué à voler dans les Alpes Bernoise depuis un terrain privé au dessus de Grindelwald jusqu'au moment ou nos amis anglais l'ont acheté et immatriculé G-BROZ.

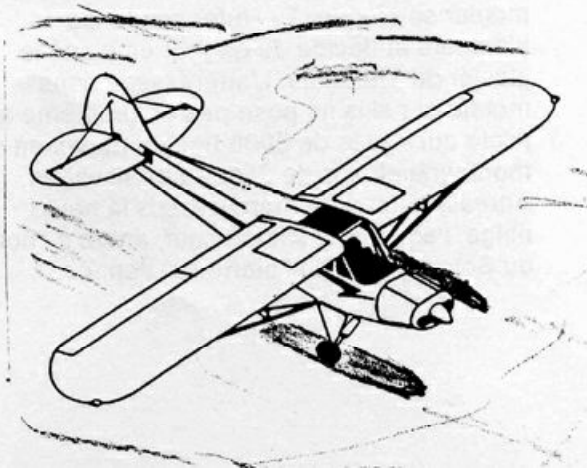
Dans le magnifique ouvrage "Geiger, pilote des glacier", j'ai trouvé deux photos de ce remorquage et le schema d'installation préconisé par Geiger. Aujourd'hui les moyens héliportés permettent de réaliser ce genre de sauvetage sans problème.

Nicolas NUOFFER
Pilote du PA18 HB-POZ

N.B. : C'est le 29 mars 1965, que H. Geiger réalisa le premier sauvetage d'un avion posé en montagne par la voie des airs par un remorquage spectaculaire. Théâtre de l'événement : un des glaciers de la Bernina, dans les Grisons à 2800 m. d'altitude. Quelques jours auparavant un "Brygadir" appareil tchéque, piloté par Fredy Wyssel, un des premiers pilotes suisse de glaciers, doit se poser en urgence victime d'une panne moteur.
C'est Armand, mécanicien et neveu d'Hermann Geiger, qui prépare l'attelage pour remorquer l'avion en panne (croquis ci-contre).
Le Pilatus Porter remorqueur décolla l'ensemble en moins de 400 mètres, sous les regards attentifs de militaires venus en hélicoptère et d'autres avions en vol, qui surveillaient, admiratifs, un exploit jamais réalisé jusqu'alors.
Vers 9 heures du matin, c'est l'arrivée à Samedan et personne n'a jamais fait mieux depuis.
"Ce que voulait Geiger, il le faisait".

C.François





Système d'amarrage pour remorquer un avion accidenté.

LE COIN DU MECANO

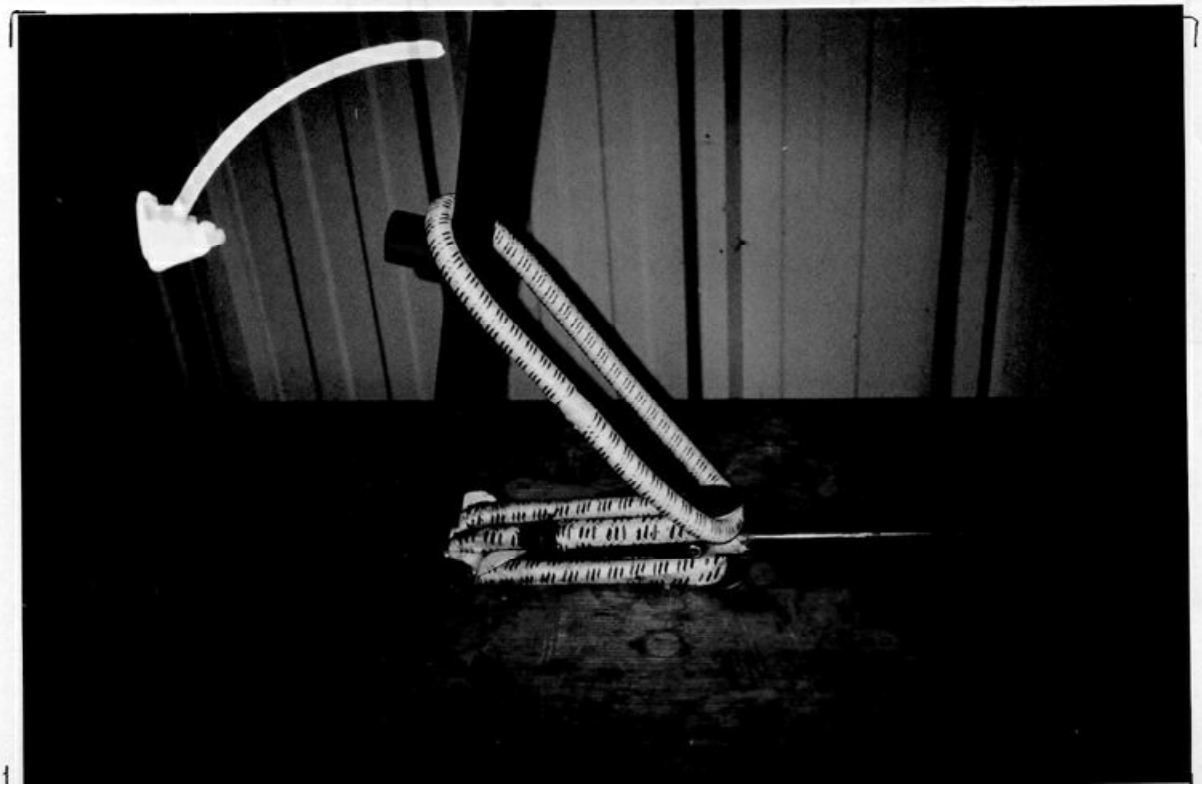
REMPLACEMENT DES SANDOWS DE L'ATTERRISSEUR DE VOTRE PIPER

Grave problème car ceux-ci responsables pour bonne part des rebonds bien connu de notre avion, mettent une évidente mauvaise volonté à se placer dans leurs logements et peuvent casser les doigts du Piperiste mécano amateur.
Il existe plusieurs systèmes plus ou moins rusés ou plus ou moins couteux pour les mettre en place. Celui décrit ci-après est probablement le plus simple et le moins cher à réaliser et ne nécessite que la présence de deux Piperistes de force moyenne. A noter cependant que seul, vous avez assez peu de chance d'y arriver sans risquer de vous estropier. Mais au préalable, il faut choisir le type de sandows. En effet, il y a deux modèles : les durs(H.D. heavy duty) et les mous. L'usage serait de monter des mous sur les J3 et des durs sur les PA18. Pour les autres me direz-vous ? Personnellement sur le PA19, je monte un dur et un mou ! Ces sandows se trouvent aux USA ou chez votre station-service favorite.

DEROULEMENT DES OPERATIONS

1 Fabriquer ou faire fabriquer un outil-levier selon la figure 1 du dessin (modèle François Air Service)
2 Préparer un fer plat ou une cornière ou un tube (ø maxi 18 mm.) le percer à la cote de la figure 2 : cette pièce est destinée à remplacer provisoirement la jambe support sandows
3 Dégoupiller et déposer les écrous des axes de fixation des jambes de support sandows
4 Caler la roue opposée à celle dont vous allez déposer la jambe support sandows
5 Lever l'aile, en prenant appuis aux attaches de mats sur l'aile, pour déposer la jambe support sandows et la remplacer par la pièce préparée en 2, en la fixant provisoirement avec des axes de montage ; vous pouvez alors reposer l'avion en toute sécurité
6 Retirer les protections de sandows
7 Couper les sandows usagés
8 Fixer l'outil-levier dans le trou d'axe supérieur de votre jambe support sandows avec un axe de ø 9,5 maxi , une tête de faible épaisseur et d'une longueur de 40 mm. Sous tête pour ne pas détériorer les sandows neufs
9 Bien talquer le bec arrondi qui va tendre le sandow et présenter le sandow neuf comme sur la photo
10 Exercer une traction lente, ferme et continue dans le sens de la flèche de la photo en vous plaçant, si possible, en bout d'un établi : c'est là qu'il faut être deux
11 Refermer l'outil-levier de l'autre côté de la jambe support sandows
12 Faites passer le sandow du levier à l'emplacement prévu sur sa jambe support, c'est là que le talc intervient, avec un morceau de bois, sans blesser le sandow et recommencer pour le deuxième sandow
13 Remonter les protections des sandows et remonter la jambe comme décrit en 5
14 Serrer modérément les écrous et n'oublier pas de goupiller
15 Effectuer la même opération sur l'autre jambe support sandows

Bons vols



PIPER CLUB FRANCE
11, rue du Château
77760 ACHÈRES LA FORÊT

OUTIL - LEVIER à SANDOWS échellel/2 cote en M/M

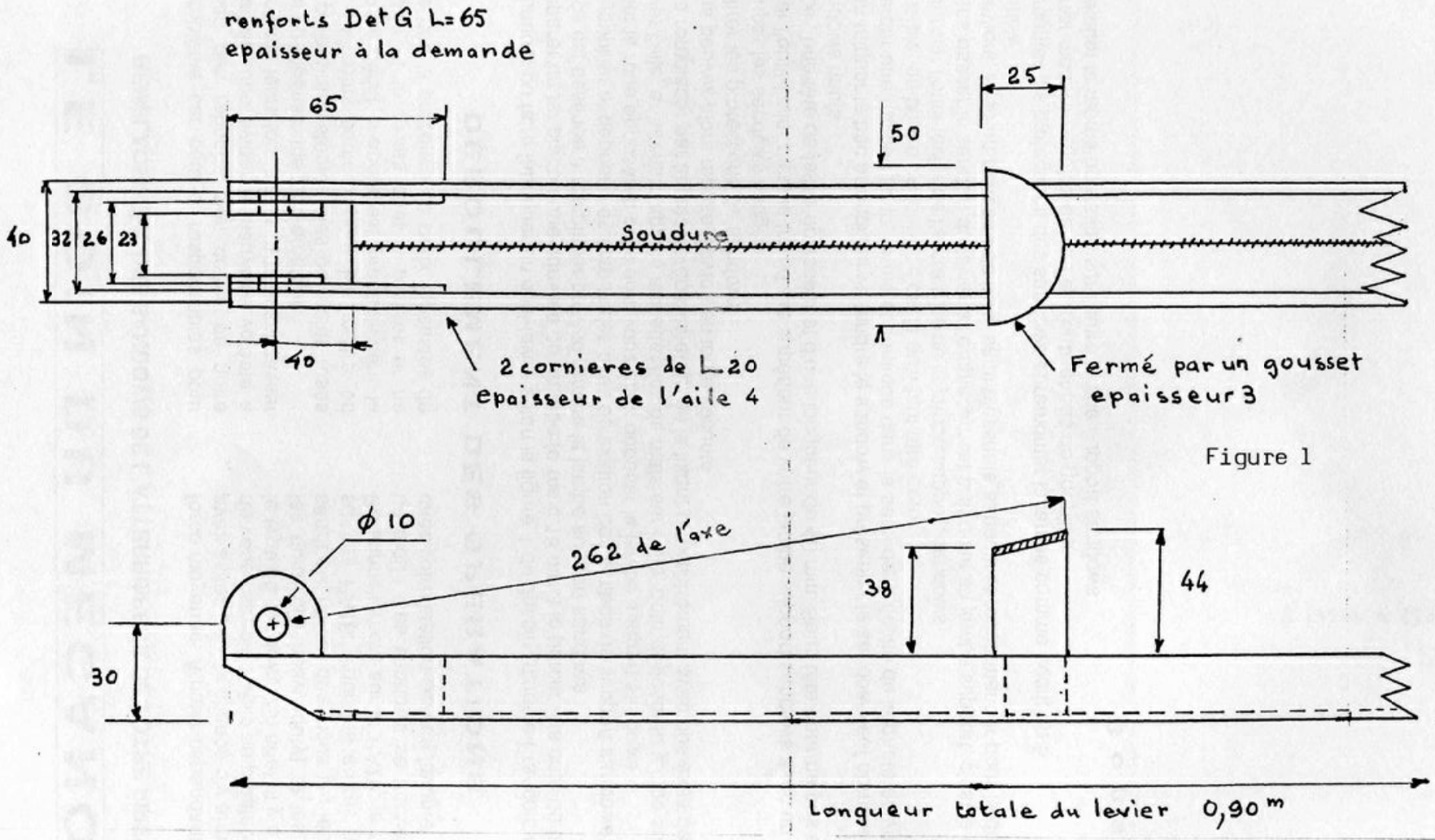


Figure 1

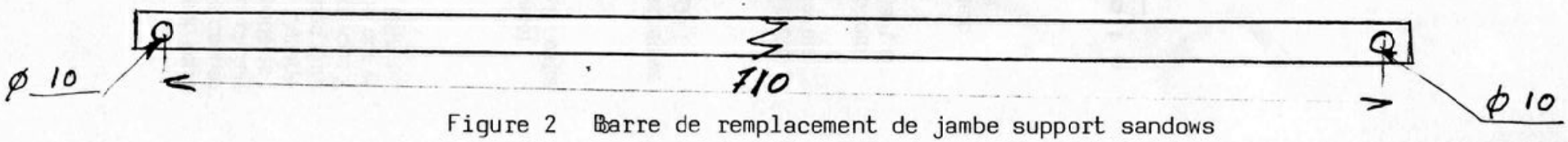


Figure 2 Barre de remplacement de jambe support sandows

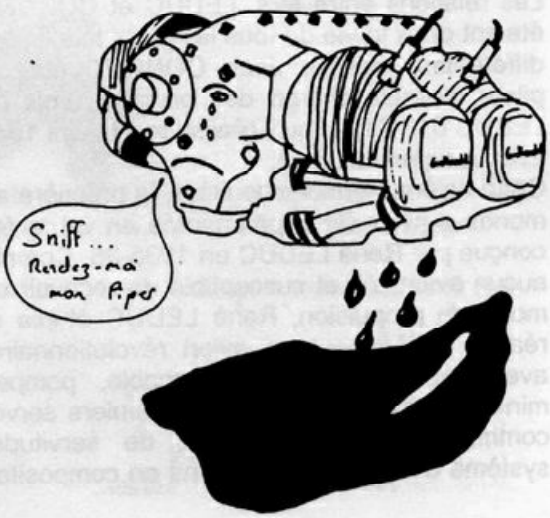
HISTOIRE D'O...320

Bien à ma place dans mon corps de Super...Cub, je me sentais bien, 820 h de potentiel pour un O.320 avant ma grande visite.
Je tournais rond avec de bonnes compressions et Jo me soignait amoureusement, plein de délicatesse aussi pour mon aviateur qui me brassait longuement les jours froids, j'avais même le droit a un duvet type Alaska presque trop douillet pour un hangar sur la face Sud d'une montagne des Cevennes.
Ce mois d'Août, après presque deux mois de repos mon aviateur à moi me fit prendre l'air pour un vol de 30' vers Montpellier.
Brassé, chauffé, vérifié...comme d'habitude je pars au quart de tour et pourtant le régime augmentant j'avais des petits tremblements du coté de ...je ne sais pas trop...pas la forme quoi ! pas de fièvre, une bonne tension...rien d'inquiétant.
Je ne tournais pas trop mal en croisière 2200 tr., paisible. C'est lorsque qu'il me sélectionne les magnétos que je frissonne. Et aujourd'hui il me fait frissonner au départ mais aussi à l'arrivée, qu'est ce qu'il lui prend ? il me fait toujours confiance d'habitude.
Après ma petite sortie d'une heure je retrouve ma place au chaud, toujours bien couvert.
Mon aviateur revient quelques jours plus tard, il est souvent là en ce moment...je me demande s'il n'a pas pris sa retraite, c'est un vieux, il a au moins 25 ans de plus que moi.
Où va t'on aujourd'hui ? quel beau temps sec, c'est très bon pour mes voies respiratoires, mon venturi restera dégagé.
C'est parti. Oh là, mais je frissonne encore et il insiste et pourtant c'est sur 2 magnétos alors arrête de sélectionner et puis d'abord je ne suis pas dans les normes.
Ah ! quand même il se décide à me faire prendre l'air...
Juste 9' pour Ales. Et ça reprend, à l'arrivée au parking il me laissa au ralenti et nous repartons. Encore un contrôle...C'est assez, c'est vrai que je vibre un peu mais je suis encore costaud.
Il n'a vraiment pas confiance. Retour au parking. On démonte les bougies. Celles de mon cylindre n°2 sont un peu grasses. C'est ça, c'est tout, une petite intrusion d'huile et c'est pour ça que ça frissonne sur les 2 magnétos.
Enfin...nous rentrons au bercail.
Mon aviateur ne me regarde plus, il boude, il a peur...de moi.
Et c'est Jo qui arrive un jour avec sa 2 cv., chargée de boites à outils.
Point fixe, muselé, prise de tension, je suis un peu faible sur le 2 et il y a plus d'huile mais c'est tout.
Mais que font ils ? ils me dégroupent, c'est l'automne, il fait pas chaud, mes entrailles à l'air.
Il n'a pas voulu me descendre à Nîmes. Oh ! là, mon piston du 2 a un trou jusqu'au segment racleur et je perds un segment qui est brisé, les morceaux se chevauchent dans la gorge. Deux autres pistons avec les segments cassés.
Mes 4 cylindres fêlés, j'avais un peu chaud derrière la soupape d'échappement.
Je ne le dirai pas , mais en Hollande et dans la région Parisienne dans l'agriculture et en tirant des banderoles on m'en a demandé beaucoup.
Je crois savoir aussi qu'il y en a qui prolonge notre vie en ne comptant pas exactement nos heures de travail. Et puis ça raclait un peu, il se peu que mes segments en fonte n'étaient pas adaptés a mes cylindres chromés.
Enfin ! je repars avec 4 cylindres et 4 pistons, je suis en convalescence et rodage.
Ca peu servir. Il a prévenu.

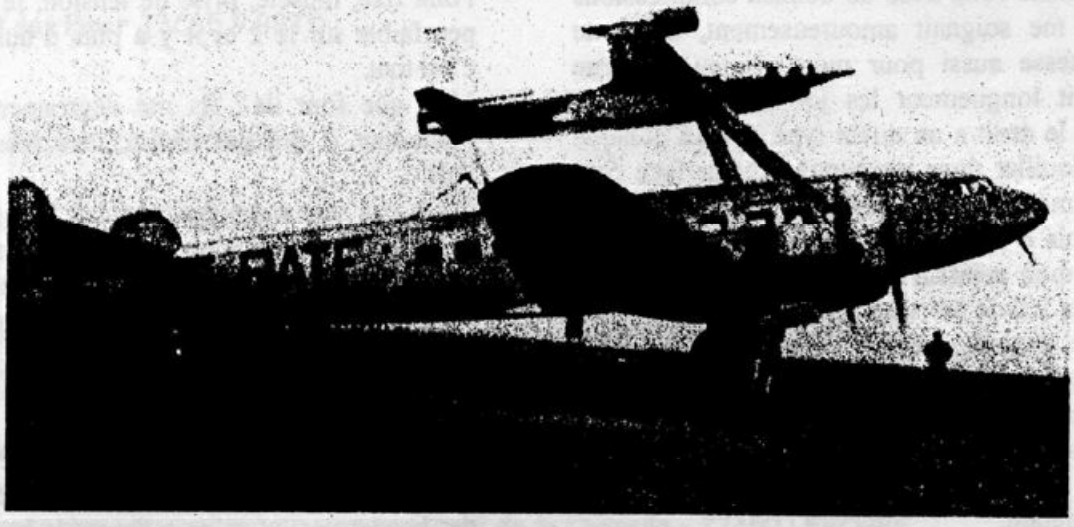
Pour copie conforme.

L"Aviateur" du PA18-150A F.GEDH

Raymond ROBERT



UN CERTAIN RENE LEDUC



Leduc 010-01

Comme beaucoup de personnes de ma génération et actuellement bien connues dans l'aéronautique, Mr. René LEDUC a appris à piloter sur PIPER J3 à Biscarosse et a été breveté en même temps que ses fils Gérard et Michel, qui sont aussi ses collaborateurs.
Son moniteur Jean CONORD, par ailleurs pilote d'essais au C.E.V., lui a enseigné le pilotage d'avions légers, à lui... qui à conçu entièrement un avion supersonique en 1938 !
En fait, Jean CONORD ne lui laissait que très peu les commandes, si bien que le jour de son premier vol solo, René LEDUC ne se posa qu'au troisième essai !
Il mûrit son pilotage en compagnie d'un jeune pilote qui l'accompagna bien volontiers.
Les relations entre Mrs. LEDUC et CONORD étaient dans la vie de tous les jours totalement différentes, puisque Jean CONORD était le pilote d'essais chargé des premiers vols du LEDUC 010-01,vol qu'il réalisa le 21 Avril 1949 avec la tuyère allumée.
Cette tuyère thermo-propulsive, la première au monde a avoir été expérimentée en vol, a été conçue par René LEDUC en 1935-36. Comme aucun avion n'était susceptible de recevoir ce mode de propulsion, René LEDUC étudia et réalisa entièrement un avion révolutionnaire, avec cabine pressurisée largable, pompes miniaturisées à fort débit, les premiers servo-commandes, turbine à gaz de servitude, système d'arrimage des avions en composites dont se sont inspirés les techniciens américains pour le largage de la navette spatiale montée sur le dos d'un Boeing 747, système de prisme optique pour dégagé la vue vers l'avant des avions à long nez, enfin et surtout, la technique de l'aile d'une seule pièce, fraisée dans la masse, la partie supérieur et la partie inférieur étant accolées en demi coquille et formant réservoir.
Pour cette dernière invention, René LEDUC dut réaliser une fraiseuse de très grande dimension, inexistante dans l'industrie, il la dessina et la fit construire en Suisse.
Rien dans les origines de Mr. René LEDUC ne pouvait laisser supposer de si fécondes créations et une telle impulsion donnée par un seul homme aux techniques de l'aéronautique.
Le PIPER CLUB DE France se devait de saluer avec respect ce pilote de PIPER J3, disparut le 9 Mars 1968 à l'âge de 70 ans, qui fut un ingénieur prodigieux, un homme très chaleureux et dont les fils et ses anciens collaborateurs parlent avec respect et admiration, il n'a jamais cessé d'innover et de créer dans tous les domaines, de trouver des solutions à chaque problème posé au point d'avoir laissé une quantité incroyable de brevets.
Le LEDUC 022, dernier avion construit par René LEDUC, a été offert par ses fils au musée de l'Air du Bourget ou il est exposé.

C. FRANCOIS