

# **BULLETIN N° 39**

OCTOBRE 1999

# PIPER CLUB FRANCE

<u>Association - Loi de 1901</u> - Visant à promouvoir et à encourager la restauration et le maintien en état de vol des Pipers J3 et dérivés Siège Social : 11, rue du Château - 77760 Achères la Fôret



Sur l'altiport de Megève, le Piper Club France était très présent le 4 septembre 1999

#### LE MOT DU PRESIDENT:

Chers amis,

Ce bulletin est consacré, pour sa plus grande partie, à la première sortie montagne organisée par le club qui a été une réussite.

Je tiens à remercier pour leur dynamisme et leur disponibilité, Jacques et Céline BRUN ainsi que Christian LABARTHE qui ont mis à notre disposition les moyens de l'AC de Megève et également Jean NICOLLE et G. DEGLON de l'AC de Méribel qui ont participé à l'organisation.

Un autre point est abordé dans ce bulletin: ce sont les problèmes que rencontrent actuellement les divers moteurs CONTINENTAL.

Le « mécano » en la personne de Clément FRANCOIS, attire votre attention sur les BS et CN qui s'y rapportent.

Amités à tous.

Pierre DELIGNE,



Dans ce numéro :

Le rassemblement alpestre

Le coin du mécano Potentiel CMC

La vie du Piper Club

Découverte ou rappel

Dictionnaire Aérocaustik

Petites annonces

### SEIZE PIPERS, PLUS QUELQUES AUTRES A MEGEVE

" C'est bien connu, il fait toujours beau début septembre dans le massif du Mont BLANC" nous avez dit Jacques Brun. Oh miracle, ce fut vrai, ce qui est remarquable dans le cas d'un rassemblement du Piper Club, plus généralement voué à la pluie et au vent.

Nous sommes arrivés le jeudi après midi à Megève, organisation oblige, surtout quand on est un président d'un tempérament inquiet. Le F.BOMP est guilleret à l'idée de faire un tour en montagne, ce qui est tout de même plus excitant qu'un vol sur la pleine de Beauce, théâtre habituel de ses exploits.

Gérard Brument et Michel Ramadier sont déjà arrivés avec un Robin, en attendant que leur PA19 F.BOOY

soit remis en état de vol.

Reconnaissance sur la région, sommet du Mont Blanc dans les nuages, altisurface de St.Roch Mayères praticable, mais Val d'Aoste complètement bouché ce qui laisse présager quelques difficultés pour les Pipers italiens. Retour à Megève en passant par Méribel pour prendre contact avec Jean Nicolle. Cela se présente sous les meilleurs hospices.

Vendredi matin, Claudie et Jean Glasson, PA18/150, ainsi que Corinne et Claude Fournis sur PA19, se signalent posés à Annecy en provenance de

Deauville, après quelques détours.

En début d'après-midi, nous irons avec Jacques Brun et un mousquetaire de Megève les décharger et les

guider vers le col des Aravis et l'altiport.

En fin de journée, les arrivées se succèdent: en particulier Jean François Grammont inaugure son moteur 90cv sur son J3 ... Nicolas et Alex Nuoffer sur leur PA18/150, des habitués de Megève, Mario Ventura venu d'un Val d'Aoste à peu près dégagé, sur son PA18/150... l'impressionnant PA 18/180 de J. Cachat, piloté par son cousin qui vient nous faire une petite visite en voisin, puisqu'il est basé sur le terrain privé des Houche. Arrivée également du PA22/135 de Dewasne-Bergeron accompagné d'un DR400/180 de Toulouse.

Le soir après l'apéro offert par l'AC de Megève, nous allons tous dîner à la ferme restaurant des Darbelets

sur les pentes du Mont d'Arbois.

Décontraction et bonne humeur sont au programme. Samedi 9 h du matin, le car ramasse tout le monde aux hôtels, direction l'altiport pour des exercices divers: tours de piste sous la direction de Jacques Brun et Christian Labarthe pour l'acquisition de l'autorisation de site, promenade vers Méribel et Courchevel, essai du Piper du petit camarade et de l'hélice qui va bien!...

Les sommets de plus de trois milles restent accrochés mais plus bas les vols sont possibles.

Vers 10h, Rosi Gray se manifeste par téléphone : Christopher et elle se sentent un peu seul sur le terrain de d'Annecy. Nous partons les chercher avec Jean Nicolle et Gérard Deglon venus dans le mousquetaire de Méribel. Vingt minutes de vol et nous les retrouveront sur le parking de l'aéroport.

Chargement des bagages du J3C65 dans le

mousquetaire.

Jean Nicolle regarde sa montre et déclare que le plus simple est de convoyer le J3 directement à St Roch-Mayères. Ce sera un baptême montagne pour le Piper et pour Christopher . Rosi monte avec nous dans le mousquetaire, direction Megève où nous déchargerons les bagages puis direction St Roch où nous arriverons les derniers.

Quinze Pipers sont déjà posés dont le PA18/150 de César Balbis en provenance du Val d'Aoste et celui de Gérard David en provenance de Toussus le Noble. La place devient rare sur la plate-forme car on y trouve également le mousquetaire de Robert Barrier (secretaire de l'association française des pilotes de montagne), le DR Sicile d'un ami suisse...

Tous les pilotes et passagers ont le sourire y compris Corinne Fournis qui, pourtant, avait bien juré de rester à Megève mais Jacques Brun en avait décidé autrement et lui a fait la démonstration qu'un atterrissage en montagne sur une piste de trois cents

mètres n'a rien d'impossible.

Les appareils photos fonctionnent. Tous le monde a faim et soif. Raymond Martinatto, propriétaire du refuge de Mayères et philosophe à ses heures, a fait dresser une table à l'extérieur et nous sert un repas savoyard avec le vin du pays. Il semble que les pilotes de montagne se soutiennent le moral avec ce vin qui s'évapore vite en altitude. Pendant le repas, nous entendons le bruit d'un moteur qui se rapproche. C'est un Husky 180 allemand. Passage de reconnaissance et un avion de plus sur la plateforme. L'équipage a faim! Nous serons donc quarante deux à table, face au Mont Blanc dont le sommet reste voilé. Cela nous mène vers 16h, il est temps de repartir vers Megève que nous voyons de l'autre côté de la vallée. Une fois à Megève, que pensez-vous qu'il se passe ? et bien on rediscute des mérites comparés des différents Piper : le PA18 historique de J.M. Daubagna qui c'est posé au sommet du Mont Blanc aux mains d'Henry Giraud en 1960, le J3C90 de JF Grammont, le PA18/180 à l'hélice quadripales de J.Cachat, le J3 us Army collection de J. Chevalley ...

Il est 19h, pour nous le temps d'escalader les deux cents mètres de dénivelé qui menent à la ferme restaurant du Radaz, au dessus de l'altiport. La pente est relativement douce mais cela monte tout de même! La vue est magnifique, juste à l'inverse de St Roch. Repas énergétique pour nous reconstituer et vers 10h30 retour vers l'altiport où le car nous attend. Mais là il fait complètement noir, nuit sans lune et sans étoile en raison de la couverture nuageuse. A la montée cela monte mais à la descente cela bute! Quelques jurons retentissent dans la nuit.

Dimanche matin, quelques Pipers repartent dont celui de R etC. Gray qui s'inquiètent de retrouver le col des Aravis. On les rassure, c'est (presque) tout droit en direction de Londres.

Dernier repas chez Céline et retour des Pipers vers leur terrain d'origine.

En résumé, un rassemblement particulièrement réussi grâce à l'accueil de l'AC de Megève, de Jacques et Céline Brun et Christian Labarthe, à l'aide apportée par J. Nicolle et G. Deglon de l'AC de Méribel, à Robert Barrier de l'AFPM et de nos amis suisses et italiens. De l'avis de tous il n'y a plus qu'a recommencer.

Mais attention : le vol en montagne est une drogue dure et il est difficile de s'en passer.

## Rassemblement à Megève le 3, 4 et 5 septembre 1999

### Les présents:

J3 C65	J. et A.F. Chevalley C. et R. Gray	HB-OER G-BLPA	Suisse Angleterre
J3 C90	J.F. Grammont	F-GHIH	Annemasse
PA 19 90	J.A. Pellegrin C. et C. Founis L. et P. Deligne R. Forthoffer A.C. Megève	F-BPIF F-BNQQ F-BOMP F-BOUH F-BOUK	St Girons Deauville Pithiviers Alberville Megève
PA 18 150	J. et C. Glasson N. et A. Nuoffer G. David M. Ventura C. Balbis J.M. Daubagna	F-BNMP HB-POZ F-BNPI D-EMCI I-BGMT F-BAYP	Deauville Suisse Toussus Italie (Aosta) Italie (Aosta) Gap-Tallard
PA 18 180	J. Cachat	F-BUJQ	Les Houches
PA 22 135	A. Dewasne	F-BHHP	Toulouse
D 140	J. Nicolle et G. Deglon A.C. Megève R. Barrier	F-BNIV F-BMPV F-BMBZ	Méribel Megève Annecy
DR400	G. Brument et M. Ramadier		Chavenay
DR400 180	G. Berneron	F-GGHT	Toulouse
Husky 180			Allemagne
DR Sicile			Suisse

# Venus par la route, leur Piper ayant refusé de démarrer

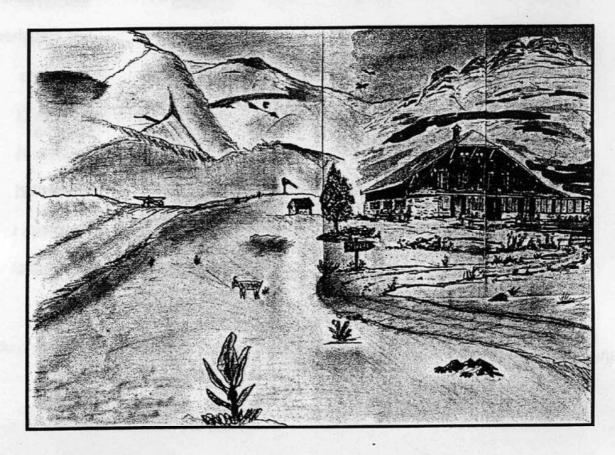
J3 C65	J.P. Petitpierre		Suisse
PA19 90	D. Lorentz	F-BVOZ	Nancy

# Venus également par la route:

J. Pertuisot, R. Lemaître et C. Bernard tous trois du Piper Club



Sur l'Altisurface de Saint ROCH, le 4 septembre 1999 : PA 18 F-BNPI de G.DAVID et Madame PA 19 F-BOMP de P et L. DELIGNE PA 19 F-BOUH de FORTHOFFER Père et Fils



Altisurface de Saint ROCH, vision très subjective avec l'aide du livre de R.MARTINATO "Un gardien de refuge raconte" Dessin du châlet M.GRASSET



### POTENTIEL MOTEUR CMC

Nous rappelons que le potentiel de nos moteurs CONTINENTAL A65 (65cv), C90 (90cv), O200 (100cv) disposent d'un Temps de Fonctionnement Avant Révision (TFAR) de 1800 heures.

Ils peuvent bénéficier de prolongations a ce potentiel de base, sous certaines conditions :

- Ils doivent être entretenus régulièrement dans le cadre d'ateliers, d'unités d'entretiens agréés ou JAR145.
- 2) Les programmes d'entretien doivent être approuvés par les services compétents : ils peuvent être inclus dans le manuel d'entretien de l'aéronef sur lequel ils sont installés.
- 3) En principe, des prolongations sont accordées par tranche de 100 heures (ou 50 heures selon le cas) sont pour cela excéder 15% du TFAR.
- 4) Pour un moteur dont la mise en service depuis fabrication, ou révision générale est supérieur à 12 ans, l'extension du TFAR ne peut dépasser 5 % du TFAR, sans l'accord des services compétents, soit avec un TFAR de 1800 heures, 50+40=90 heures

Il faut être très vigilant lorsque le TFAR arrive : les « experts » du GSAC n'ont pas tous la même lecture des textes et interprètent de manière différente les documents qu'ils ont a appliquer.



### DECOUVERTE OU RAPPEL ?

Pour ma part, je dois me rendre à l'évidence ce sera une découverte.

Jeune pilote et nourrisson pilote sur train classique, trouvant peu d'écho à mes questions auprès des instructeurs que j'ai pu rencontrer, je sorti du fond des placards quelques manuels bien sentis dont je vais tenter de vous faire découvrir les merveilles.

Commençons par le commencement, bien sûr je ne vais pas vous faire l'affront de l'explication de la prévol, vous qui connaissez votre avion mieux que personne a force de le bichonner, passons à ...

UTILISATION DES GOUVERNES AU ROULAGE: (Oh! je sais, ce n'est pas le moment le plus passionnant du vol mais je vois d'ici votre œil humide de rire en voyant un débutant encore peu habitué à la greffe de sa roulette arrière se débattre pour démêler les nœuds que font ses pieds avec les palonniers. Allez, un peu de sérieux on y retourne.

Il est rappelé de rouler lentement (vitesse d'un homme au pas) pour éviter toute surprise. Utiliser le moteur à régime constant et modéré. Les effets moteurs sont sensibles à fort régime. Le vent relatif est la résultante du souffle de l'hélice ( c'est à l'avant de l'appareil si, si...) de la vitesse de roulage et du vent atmosphérique. Son intensité et sa direction conditionne l'efficacité et le sens d'action des gouvernes.

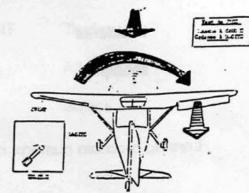
1) La direction : vous trouverez au fond de votre Piper 2 tubes à la peinture plus ou moins usée, Je crois que cela à un rapport avec ce qui va être dit plus loin.

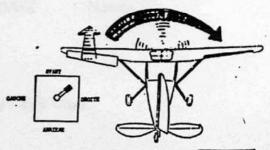
Le palonnier doit être poussé du coté ou le pilote veut se diriger (vraisemblablement on ne doit pas laisser

l'avion décider...y va pas être content !).

Exceptionnellement, par fort vent arrière et si l'appareil n'est pas muni d'une roulette conjuguée avec la direction, le palonnier doit être poussé du coté opposé au déplacement (les plus jeunes, dont je fais encore partie, chercheront ou trouver la conjugaison. Petit indice, l'imparfait est a proscrire).

- 2) La profondeur : est-elle insondable ?
  - Vent relatif de face :
     Le manche doit être maintenu secteur arrière lorsque l'on utilise un régime moteur élevé ou lorsque la roulette est peu chargée.
  - b) Vent relatif arrière : Le manche doit être placé secteur avant. Attention, si l'on doit faire usage du moteur le souffle de l'hélice peut rétablir sur l'empennage un vent relatif de face et nécessiter le déplacement du manche vers l'arrière. (Alors si j'ai bien tout compris, vent dans le dos manche au tableau et le moteur prime sur le vent, c'est si simple dit comme ça).
- 3) Le gauchissement : ne pas y voir une connotation électorale
  - a) Vent relatif de face :
    Le manche doit être dans le sens inverse
    du déplacement .Le braquage des ailerons provoque
    une dissymétrie des maîtres couples des ailes
    et par là une dissymétries des traînées.
    L'aile dont l'aileron est baissée est freinée.
    (Maître, couple, traînée, je ne sais pas si ce
    texte peut être mit entre toutes les mains).
  - b) Vent relatif arrière :
     Le manche doit être poussé dans le sens du déplacement.
     Le braquage des ailerons provoque une dissymétrie
     des maîtres couples.
     L'aile dont l'aileron est baissé est accélérée.







- c) Vent relatif travers avant : si avec ça on ne dit que le sujet roulage n'est pas fouillé ?! L'appareil a tendance à se mettre face au vent par effet de girouette. Pour lutter contre cette tendance et conserver la ligne droite, il faut pousser sur le palonnier opposé au vent et mettre le manche dans le vent. Si l'on veut virer vers le vent il suffit de remettre le manche au neutre.
- d) Vent relatif de travers arrière : L'appareil a également tendance à se mettre face au vent. En plus de l'action sur le palonnier, le pilote (je crois qu'on parle de nous) doit s'il désire rouler droit (je crois même qu'on se moque...) placer le manche dans le direction opposée à celle du vent.

Nota : Le braquage des ailerons n'a d'efficacité sur la direction que sur les avions à train classique dont la voilure a au sol une incidence positive. Ca tombe bien pour un article du <u>Piper</u> club.

La récréation vous est offerte par le manuel de pilotage ALAT de 1966 :

Vérifications avant roulage :

Effectue Vérifications Cabine Complètes Car Risques D'Incidents Multiples

E ffectue

Essence

V érifications

Volets

C abine

Compensateur, Commandes

Car

Carburateur

R isques

Radio

D'

Dépression

I ncidents

Instruments

M ultiples

Magnetos

Lors du prochain numéro, nous tenterons de décoller.

Isabelle BLANC Élève, encore et toujours...



### **DICTIONNAIRE AEROCAUSTIC suite**

A l'usage exclusif et interne des membres d'une association hahairaunotik

#### AGGLOMERATION

Sorte de réserve d'humains qui se groupe en différentes activités, les plus nombreux sont des administrations aussi complexe qu'inutile.

Les agglomérations sont indiquées en jaune sur les cartes : Il faut éviter de les survoler pour ne pas réveiller (de jour comme de nuit) les pauvres bougres enfermés dans des locaux appelés bureaux d'ou leur noms de bureaucrates. Ce sont également eux qui forment les pouvoirs dits "publics " qui avec l'aide des "pro-moteurs " transforme la surface d'un aérodrome en zone pour faire travailler les humains de la réserve en les logeant dans des habitations lamentables et moches (HLM).

#### **ANCIENS (avions)**

Ce sont les plus beaux, les mieux construits, qui se pilotent " avec les fesses ", d'ou le terme " il a du pot ", sous entendu potpotin, sans tous

ces bidules dans des boites noires (quelle tristesse) qui ne servent pas a grand chose. Particularité : il faut beaucoup d'heures de mécanique avant de faire quelques heures de vol.

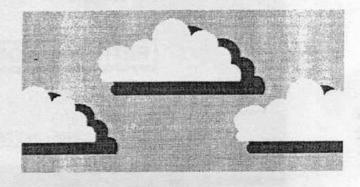
#### ANCIENS bis (pilote)

Ceux qui volent et pilotent les aéronefs décrits ci-dessus. Les psychiatres les appellent "fous volants sur de drôle de machine "Les fous ne sont pas ceux ...

#### CIEI

Voûte sous laquelle se déplace tout les aéronefs conçus pour cela entre ciel et terre.

D'après nos ancêtres les gaulois, il risque de nous tomber sur la tête (voir les aventures d'Asterix). Si vous levez les yeux au ciel, vous verrez voler plus d'un ... qui se prend pour un chef d'escadrille, tout en invoquant le ciel de ne pas le laisser tomber du ... ciel.



A suivre ...

### J'AI UN DOUTE,

un léger doute, que je vais lever très vite,
car il n'y a pas de doute que l'on ne puis lever.
un doute, cela est facile, par contre " sans doute" c'est beaucoup plus lourd
alors n'attendons pas que le doute s'installe
il deviendrait douteux de pouvoir le lever
vous doutez que je ne puisse vous sortir de ces doutes
mais sacrebleu ne doutez pas de ma parole
car je n'ai jamais laissé quelqu'un dans le doute,
et ne doutant de rien, je ne suis pas sur que vous doutiez de quelque chose
Mais quoi ? et là, j'ai un doute.

## **NOUVELLES DU CLUB**



### Bienvenue à :

Gérard DAVID et son PA18/150 F.BNPI basé à Toussus le Noble 97 rue du Bac 75007 Paris 01.42.22.61.79 était présent à Megève

### Changement d'adresse :

Jerry KNIGHT
7 the corps
Gadington park
Ashford – Kent
TN23 – 3LG – ENGLAND

Claude BERNARD 1 rue de Val d'Isère 69300 Caluire était présent à Megève

## PETITES ANNONCES DU CLUB

Cause décès vend PA 19

Bon état, démarreur, VHF KING 760cx, RDBA.

Tél bur : 03.83.90.51.00 Fax : 03.83.90.51.09 Le soir : 03.83.27.14.46

Recherche moteur Continental C90-8F

Potentiel mini 400 heures Tél bur : 03.83.90.51.00 Fax : 03.83.90.51.09 Le soir : 03.83.27.14.46

# RE-INITIALISATION DE GPS

Surprise, votre GPS est perdu ? ! re-initialisez et c'est gagné...(Garmin 89/90/92)

- 1) GPS éteint
- 2) Appuyer sur WPT
- 3) Garder le doigt sur WPT et activer le GPS
- 4) Aller dans le SETUP MENU
- 5) OPERATION MODE
- 6) Dans la rubrique CURRENT MODE sélectionner AUTOLOCATE
- 7) Dans INITIAL POSITION rentrer le code OACI de votre terrain
- Laissez le GPS allumé dans un endroit bien dégagé pour capter les satellites
- 9) Dans 30 ou 40 minutes tout doit être rentré dans l'ordre

Manipulation fournie par CAE aviation.