BULLETIN N° 42

JUILLET 2000

PIPER CLUB FRANCE

Association - Loi de 1901 - 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 Forêt

Un équipage hors du temps venu... de Suisse ?!? J. et F. Chevalley

LE MOT DU PRESIDENT :

Chers amis,

Le 14 ème rassemblement du Piper Club vient de se terminer sur un succès relatif: 26 avions sont arrivés à Colmar sur les 34 prévus. Une fois de plus la météo n'a pas été favorable et il était difficile de venir de Grande Bretagne, d'Italie ou même de Suisse.

Nous avons eu tout de même une participation internationale importante. Soyez-en tous remerciés.

Mes remerciements iront tout d'abord à la municipalité de Colmar, à Mr et Mme Jamet qui ont marqué leur intérêt pour cette réunion amicale.

Mes remerciement également à Aéro-retro, a son président Gilbert Pâques ainsi qu'a ses pilotes qui se sont largement dépensés pour que ce rassemblement soit un succès.

La ville de Colmar est bien belle ainsi que toute la région.

A tous les organisateurs: merci et rendez-vous les 1er, 2 et 3 septembre à Meribel et l'année prochaine à Blois.

Amitiés à tous.

Pierre DELIGNE,

Dans ce numéro :

RASSEMBLEMENT COLMAR:
Compte rendu

ANNUAIRE:
Fiche a remplir

LE COIN DU MECANO:
Fiche de renseignement avion

L'AVIATION :
Vue par un Lieutenant aviateur
De la 1ere guerre mondiale

LA VIE DU CLUB:
Nouveaux, annonces...

PAGE DÉCOUVERTE:
Nouvelles littéraires, infos ....

RASSEMBLEMENT : Colmar 2000

La plaine d'alsace fût le théâtre du 14ème rassemblement du Piper Club France, les 23,24 et 25 juin 2000 à Colmar.
Ce fût une rencontre internationale puisque l'on distinguait, 1 Luxembourgeois, 2 Suisses, 3 Allemands, 4 Britanniques, 17 Français.
Aéro-retro Colmar mit toute son équipe en piste pour une bonne organisation de l'accueil et des repas.
Les évolutions de nos Pipers s'intégrèrent parfaitement au trafic de l'aérodrome, d'autant que les conditions aérologiques furent telles que l'activité vol a voile resta très réduite.
Les agents de la TWR furent efficace sous l'autorité de leur chef, la compétente et souriante Melle GERARD.
Nous avions été prévenus que nos Pipers devraient payer des taxes d'atterrissages mais nous fument surpris d'avoir a nous acquitter d'une taxe de parking pour les quelques mètres carrés d'herbe que nous avons utiliser pour stationner nos avions ! ! !...Merci quand même aux exploitant de la plate forme de nous avoir tolérer sur leur plate-forme...

Ce 0 détail 0 étant évoqué, il convient de reconnaître que cette concentration Piper dans une des plus belles régions de France fût très agréable par les sites survolés pour arriver à Colmar, ou pour en repartir, a un point tel qu'un équipage a tourner au dessus du massif vosgien, avant de se poser à Epinal, pour bien s'imprégner du paysage (sans doute pour y revenir).

Nous avons pu voir le visage ému et l'œil humide de notre ami Jean GLASSON, pilote du PA18 F-BNMP, qui grâce à la sympathie de notre ami luxembourgeois MONTEGUT, a pu faire un vol à bord du L19, avion qu'il avait pu apprécier dans l'ALAT en Algérie, il y a plus de 40 ans... les souvenirs étaient revenus au galop des 213 chevaux.
Nos amis britanniques passèrent une partie de la journée de Samedi dans la ville, très touristique de Colmar, alors que d'autres piperistes firent une navigation qui les dirigea sur la route des vins (d'Alsace bien sûr) ; Curieux, même sans GPS, ils nous ont rejoints vers 19h pour la remise des récompenses aux plus méritants d'entre eux (voir par ailleurs la liste des récompenses).
Cette année, point de coupe, mais des bouteilles de l'excellent vin d'Alsace.
Cette distribution des prix ainsi que le vin d'honneur qui suivit, se fit en présence de Mr JANET conseiller municipale de Colmar, Melle GERARD, commandant d'aérodrome s'excusa de ne pouvoir être présente.
Il faut signaler la performance de l'équipage britannique qui effectua 9h50 de vol pour rejoindre Colmar avec son vaillant J3 L4H, G-AJES, bravo à notre ami JARVIS, ainsi qu'a son compatriote SAMPSON qui effectua 928km avec son PA18/150 G-BVMI : c'est l'année des records !...
La distance pour rentrer au bercail obligea la majorité des participants à décoller de Colmar dans la matinée de Dimanche, ce qui entraîna l'annulation de la visite à St Dié dans les Vosges.
Le PA19 F-GETT de Mulhouse et le PA18/150 D-EMCI de Mario VENTURA (bloqué samedi à Berne en venant d'Italie) arrivèrent alors que le parking des Pipers était bien dégarnis.
Merci à Gilbert PAQUES, président l'Aero-retro, à toute son équipe, en particulier Eric JANSONNE pour leur accueil et tout le travail réalisé pour le bon déroulement de se rassemblement.
Merci a tous les participants et à bientôt, les 1 et 2 Septembre 200 à Méribel et au rassemblement 2001 à Blois.

Pipers présents à Colmar :

J3 C65	G-BLPA	1943	C et R GRAY	Londres
J3 L4H	HB-OER	1944	J et F CHEVALLEY	Bex
J3 L4J	G-AJES	1944	JARVIS	Wolverhampton
J3 L4H	F-BKNO	1944	P. DUBAYLE	Blois
J3 L4H	F-BFYU	1942	G. PAQUES	Colmar
J3C90	F-BEJZ	1941	A. THIVET	Vinon
J3C90	F-GHIH	1941	JF. GRAMMONT	Ambérieux
J3C100	F-PDVD	1947	C. BERNARD	Macon
PA11	F-BFMG	1949	M. NEVEU	Chatellerault
PA12	F-BETD	1947	C. MILLET	Epinal
PA12S	F-GKBJ	1947	C. FRANCOIS	Nancy
PA19	F-BNQQ	1952	C. FOURNIS	Lisieux
PA19	F- BOUH	1952	R. FORTHOFFER	Le Versoud
PA19	F-BOMP	1951	L. DELIGNE	Pithiviers
PA19	D-EDRY	1959	M. HOLZ	Schweinfurt
PA19	F-BOUA	1951	P. MOURIES	St. Gaudens
PA19	F-BVOZ	1953	D. LORENTZ	Nancy
PA19	F-GETT	1953	A.C. du Haut Rhin	Mulhouse
PA19	F-BOOX	1946	M. VERON	Nancy
PA18-135	D-EDKM	1954	A. WITTMANN	Hammelburg
PA18-150	F-BNMP	1951	J. GLASSON	Lisieux
PA18-150	G.BVMI	1967	SAMPSON	Yorkshire
PA18-150	G.LION	1954	C. MOORE	Pabuckingam
PA18-150	HB-POZ	1970	N. NUOFFER	Tannay
PA18-150	D.EMCI		M. VENTURA	Aoste

Les amis en visite...

L19	LX-PAC	MONTEGUT	Luxembourg
DR400	F-GIKM	C. WURTZ	Nancy

Récompenses à Colmar :

1 er arrivé à Colmar :
F-BNQQ C. FOURNIS

Piper venant du plus loin :
G.BVMI SAMPSON 928km Grande-Bretagne

Le plus long vol :
G-AJES JARVIS 9h50 Grande-Bretagne

Brevet pilote le plus ancien :
J. GLASSON

Brevet pilote le plus récent :
C. BERNARD

Encouragement à la restauration :
HB-OBB Mme CHRISTINET

Plus belle rénovation de J3 :
HB-OER J et F CHEVALLEY

Plus belle rénovation PA18-150 :
G.LION C. MOORE

Montage carénages de roues :
D-EDRY M. HOLZ

Dispositif turbo alternateur :
F-BEJZ A. THIVET

Connaissance technique du piper :
C. FOURNIS et D. LORENTZ

Ambassadrice du Piper Club France en U.K.. :
Rosy GRAY

PETITES ANNONCES DU CLUB :

L. Deligne, 11 rue du Château 77760 Achères la Forêt Tél :01.64.24.48.91

Vends hélice Sensenich W72GK52 N°AD3178
96 heurs depuis neuf.
Convient pour J3/90 ou J3/100 ou PA11

J.M. Canville 29 rue des catalanes 34250 Palavas les Flots Tél : 04.67.68.43.60

Vends 4 pneus 800x4, 300frs l'unité
Et 2 chambres à Air 800x4, 200frs l'unité

B. Ronfort 39 rue de l'église 90200 Giromagny

Vends 2 moteurs continental 65cv
Pour CNRA, a réviser, sans carnet

Mickael Holtz et Sybille Schleier, AM Hennig 3, D 97461 Hofheim I.UFR Tél :49.9523.1225 Fax : 49.9523.501.999
Mobile : 49.1717.1674.61

Vends Piper PA19 n°18.7194 de 1959 D-EDRY
Présent au rassemblement de Colmar
Cellule HT :2000 HRG 1150
Moteur C90-12F HRG 1200
Hélice Sensenich M76AK2-46
VHF Becker, Intercom,GPS, crochet de remorquage
Vendu avec certificat export, 30.000 Euros

CHANGEMENTS D'ADRESSE :

Gérard DAVID 14 rue de l'Assomption 75016 PARIS

LES NOUVEAUX :

Jean-Alex PELLEGRIN 47 rue Ste Lucie 31300 Toulouse Tél :05.61.42.59.82
Association des pilotes pyrénéens de montagne

Jean FRANÇOIS 15 rue Claude Monet 78250 Meulin Tél :01.34.74.45.90
PA19 F.BOUZ les Mureaux

Max PORTA 763 chemin du Mas blanc 34400 Lunel Tél : 04.67.71.14.90
Construit un Wagabond « Traveler » F.PMCG

Claudine CHRISTINET Avenue Paderewski CH1110 Marges
Restaure un J3

French Supporter Squadron de la Confederate Air Force
B. DELFINO 19 rue de Cannes 93600 Aulnay sous Bois Tél : 01.48.69.04.57
Restaure un L4H

Nous avons besoin de vous ...

Pour la réalisation de l'annuaire, 14 fiches nous sont parvenues. Pour l'étude des programmes d'entretien, également 14 fiches de renseignements avion : c'est trop peu pour avancer nos travaux à votre bénéfice.

Remplissez vite les fiches jointes à ce bulletin: vous rendrez service à vous même.

Merci de votre collaboration.

"L'AVIATION "...

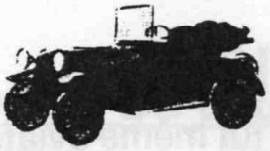
vue avec humour par le Lt. PASTRE, lui même aviateur, mais en 1917 !

Nous reproduisons avec plaisir le texte d'une conférence donnée par cet officier, durant la première guerre mondiale, alors que l'aviation était encore juvénile...et ce qui suit, traduit bien l'état d'esprit qui régnait à l'époque... dans les escadrilles.

Le Capitaine Chef de secteur m'a demandé de vous dire quelques mots sur l'aviation.
Je suis indigne d'un tel honneur, mais je m'incline devant les circonstances. On avait d'abord pensé faire appel à un de mes camarades dont vous avez peut-être entendu parler : le Capitaine GUYNEMER. Mais le Capitaine GUYNEMER volant toute la journée n'a pas le temps de réfléchir et de se faire de l'aviation une idée nette, sans cela, du reste, il ne volerait plus sous aucun prétexte.
Pour faire un bon avion, il faut des plans, paraît-il, en nombre pair.
Pour faire un bon Général en chef, il faut un plan bon ou mauvais, peu importe.
Pour faire une bonne conférence il faut encore un plan.
Le mien a deux mérites, il est simple et sérieux à la fois (et je ne suis que Lieutenant), enfin, passons, le grand soir arrangera tout cela. Je vais donc vous dévoiler ce plan.
Je vous parlerai de l'aviation au point de vue personnel, ensuite des appareils, puis du travail enfin de l'utilité de l'aviation.
Du point de vue personnel, individus, si vous voulez, l'aviation comprend trois grandes catégories :
ceux qui veulent voler (innombrables),
ceux qui volent (moins nombreux),
ceux qui ont fini de voler.
Les aspirants aviateurs sont foule, ils se recrutaient avant la guerre dans le civil, après la guerre, ils se recruteront dans le militaire.
Les motifs qui les poussent ne sont, comme vous pourriez le croire, le désir d'évoluer la tête en bas au dessus des pays reconquis. Non, ils ont heureusement une plus saine compréhension des choses, ils nous sont amenés en foule par les réclames des tailleurs et les estampes de la vie parisienne. Ils veulent le pardessus à martingale, la botte à serrure compliquée, la marraine de guerre au cœur tendre et à l'écriture indéchiffrable. Ils consentent, pour atteindre des paradis artificiels, à se rapprocher du Paradis véritable. Qu'importe, c'est pour la France.
(ici Marseillaise)
Les aviateurs qui volent se distinguent en deux catégories, les observateurs et les pilotes. Ces deux classes de volatiles se traitent réciproquement de « colis » et de « conducteurs de fiacre ». Ils ont tort : ils sont tous des ballots. Ces individus ont des mœurs insensées, ils vivent le nez en l'air et la main tendue, espérant recevoir du ciel une bienfaisante averse. Quand ils reçoivent enfin une gouttelette tant attendue, ils prennent un air las triste qui contraste étrangement avec leur joie profonde.
L'aviateur de l'espèce observateur (scientifiquement Observatorius Aviator) est particulièrement curieux, il s'exprime en logarithmes, promène sur lui un attirail compliqué et sonore et s'obstine à parler aux E.M. d'artillerie, soit au moyen d'un téléphone, soit au moyen d'un curieux assemblage d'engins mécaniques portant le nom de TSF, traduction exacte : toujours s'en foutre. Il n'est pas d'exemple, du reste, qu'il soit parvenu à se faire entendre. Il n'a qu'une idée fixe : piloter.
L'aviateur de l'espèce pilote (Pilotarius Aviator) n'a qu'une idée fixe : ne pas piloter.
Qu'importe : on les aura.
Nous venons enfin à la troisième catégories d'aviateurs : ceux qui ne volent plus. Ceux-ci ont atteint le septième ciel, celui ou il n'y a plus ni remous ni nuages. Ce septième ciel se compose d'un bon bureau, d'une chancelière et de deux pantoufles, sur l'une est inscrit « honneur » et sur l'autre « patrie ». Ces demi-dieux ont sur l'aviation des idées précise et radicales, ils partagent la devise des fournisseurs de l'Etat : toujours voler. Mais plus généreux, ils laissent ce soin aux autres. Grâce à leur précieux conseil, nous pouvons le dire bien haut : l'avion de France vole en maître dans un ciel bien à lui.
(ici Marseillaise)
Messieurs, je vais passer maintenant à la seconde partie de mon programme : les appareils d'aviation.
Les appareils d'aviation sont dans l'ordre d'importance :
le lit Picot,
le bar,
la voiture légère,
l'avion.

Le lit Picot est monoplan et monoplace. Comme tout appareil vraiment sérieux, il trouve son emploi dans les opérations de jour et de nuit.
C'est notre meilleur ami, notre plus sûr refuge ; hors de lui, il n'est pas de salut. Cependant certains pilotes, surtout les pilotes de Farman lui préfèrent le lit-cage, affaire d'habitude sans doute.
Le bar est une table oblongue, avec des aviateurs devant et des bouteilles derrière. Entre ces deux pôles de l'honneur, s'agite un barman cherchant une avidité naturelle, le désir de plaire à ses camarades et celui d'aller se ravitailler à Paris. Le barman a sur ses camarades d'aviation un avantage : il apprend un métier pour l'après-

guerre. Les bars sont américains naturellement et les bouzilleurs les plus invétérés n'y jouent qu'au poker d'as.



La voiture légère, comme son nom l'indique, est toujours excessivement chargée, elle emporte en moyenne trois personnes de plus que sa carrosserie n'a de places, sans compter les cantines et autres bagages. Primitivement destinée à la liaison entre l'escadrille et le front, elle a été d'une plus juste appréciation utilisée à la liaison entre le front et l'arrière.

Messieurs, il y a encore dans les escadrilles une quatrième sorte d'appareils peu utiles et peu intéressants à la vérité : les avions.

Les avions peuvent être partagés en deux catégories : les avions faciles, type SPAD, Nieuport, Morane sur lesquels on met des vieux pilotes un peu assagis.

Les avions délicats, type Voisin, Farman qu'on confie aux jeunes débutants pour faire une sélection parmi eux et les rebuter par les difficultés du début.

Un avion n'est dangereux que quand il vole, en dehors de cela il est simplement encombrant et vilain. On faisait cependant avant la guerre un avion parfait type Luna Park, uniquement destiné à la photographie. On y a renoncé, on ne sait pourquoi. C'est notre honneur à nous, Messieurs, de mourir pour ces erreurs là.

Messieurs il faudrait des heures pour vous mettre en garde contre toutes les méchancetés des avions livrés à eux-mêmes. Une longue expérience, l'avis de bien des autorités compétentes, les conseils de notre camarade SIEGELE m'ont permis de conclure avec lui qu'une fois les cales enlevées, la partie est bien compromise.

Je viens à la troisième partie de mon sujet : le travail de l'aviation. Il peut se résumer en deux mots.

Les missions sont toujours trop nombreuses, les permissions toujours trop rares. Un Commandement bienveillant parvient dans certaines escadrilles à équilibrer les unes et les autres. Saluons les Chefs qui ont de leur rôle cette haute et noble conception.

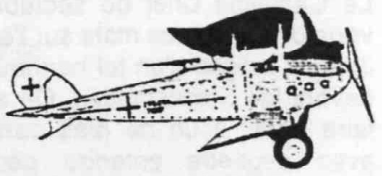
Un bon aviateur doit aller beaucoup en permission, il y a, je me hâte de le dire, beaucoup de bon aviateurs.

C'est le seul moyen pour lui de se tenir au courant des modes nouvelles, d'apprendre si la martingale se porte ou ne se porte plus et par des conversations suivies dans les centres d'études de choix : le Fouquet's ou Maxim's, de se documenter même sur les derniers secrets de son art. La vrille expliquée place de la Concorde, ou au Café de la paix n'est-ce pas concilier à la fois l'horrible image de la guerre et les douceurs des jours à venir, unir le plaisant au sévère et garder l'élégance, hélas bien perdue, des tournois d'autrefois.

Voulez-vous me permettre de vous conter une anecdote:

A ma dernière permission, le dernier soir, je prenais un dernier cocktail, tristesse infinie des choses qui s'enfuient. Vint à passer un de nos plus réputés chasseurs. Il m'offrit un super-dernier cocktail et je lui fis l'honneur d'accepter, car il est célèbre dans le monde, hélas passager, de l'aviation je le suis, dans le monde des cocktails.

La conversation s'engagea, conversation professionnelle, comme il sied entre fervents et après un long laïus, il conclut en me disant : en somme, le biplace allemand ne me fait pas peur.



Je lui répondis : a moi non plus, mais c'est le mien, biplace qui me fait peur.

Messieurs, je vois l'heure qui s'avance et il faut bien vous parler de l'utilité de l'aviation.

Je serais bref. Cette utilité est si évidente que je rougirais d'avoir à vous l'expliquer. Je ne saurais assez vous répéter que notre rôle n'est ni la chasse, ni le bombardement, ni le réglage. Non, c'est mieux que tout cela. Tout cela est banal, connu, répété par le Commandant CIVRIEUX et d'autres pontifes. Non, l'aviation a un rôle plus glorieux, celui d'avoir réuni dans une même arme les échantillons les plus divers d'individus et de costumes français. Voyez nous, nous sommes tous en uniforme et pourtant tous différents. La molle régate, la cravate de chasse en toile écrue, ou le col, encadrent des visages amis ; des systèmes pileux les plus divers et quelle anarchie dans la chaussure. Et nous tous : fantassins, artilleurs, cavaliers, officiers du train, médecins-majors, quelle main bienfaisante autre que celle du Génie des Airs aurait pu nous réunir ce soir pour chanter en chœur les gloires impérissable de la 5ème.

LE COIN DU MECANO :

Soignez vos moteurs… copie d'un document de l'AOPA

Entretien moteur :

Le 14 mars, la société Shell organisait un séminaire d'une journée à Paris, pour exposer les bases techniques relatives aux lubrifiants et aux carburants spécifiques pour les moteurs de l'aviation générale.

L'AOPA France invitée était représentée par Maurice ALEXANDRE membre du conseil d'administration.

Deux spécialistes venus des Etats- Unis complétaient les représentants de Shell France. Les hommes de Shell ont donné un certain nombre de conseils et d'informations pour une utilisation optimale de nos moteurs. Nous les résumons en en laissant la paternité à Shell.

Ils ont rappelé que les moteurs les plus courants, Continental et Lycoming, sont toujours rigoureusement identiques à ceux conçus et développés entre 1935 et 1940 ; ils n'ont pas connu de modifications sensibles et ne peuvent donc pas être assimilés aux moteurs modernes d'automobiles.

Correctement utilisés et lubrifiés, ces moteurs atteignent les limites annoncées de leur potentiel, encore faut-il avoir à l'esprit leurs règles d'utilisation.

Le rodage est une procédure indispensable, pendant cette période les normes du constructeur doivent être scrupuleusement respectées. Qu'il s'agisse d'un moteur neuf, rénové ou d'un changement piston cylindre, l'usage d'une huile minérale (sans W) est obligatoire ; mais le moteur ne doit pas pour autant être ménagé ; il doit être utilisé à sa puissance nominale, en particulier, décollages et montées initiales doivent s'effectuer à pleine puissance.

Actuellement on trouve en France chez Shell, deux types d'huiles détergentes W, la W100 et la multigrade W 15w50 (nettement plus chère) ; l'huile multigrade est une huile semi-synthétique ; elle a de meilleurs qualités de lubrification par temps froid et surtout lors du premier démarrage de la journée.

Ces deux huiles peuvent être mélangées. Les huiles W100 et W15w50 peuvent être mélangées sans aucun problème. Les huiles à base semi-synthétiques contiennent certains additifs qui améliorent la protection contre la corrosion.

Pour la longévité d'un moteur, c'est le contrôle et la surveillance permanentes de la température de l'huile qui est essentielle ; elle doit se situer autour de 80°c ou 175°f ; si la température de l'huile est trop basse, l'eau de condensation contenue dans l'huile s'évapore mal et favorise la corrosion des arbres à cames, des poussoirs de soupapes etc. ; inversement si l'huile est trop chaude, la viscosité, donc ses qualités lubrifiantes, diminue ; il y a également une décomposition des molécules par la chaleur, qui nuit aux qualités lubrifiantes. A ce propos, on ne saurait trop recommander de vérifier fréquemment les baffles qui gérant le refroidissement des cylindres. Si on constatait une température d'huile excessive, en permanence on pourrait tenter d'y remédier en utilisant de l'huile multigrade. Les changements d'huile et les vidanges doivent être faits lorsque l'huile est chaude et l'on doit toujours en profiter pour changer les filtres et nettoyer les crépines, s'il y a lieu.

La fréquence des vidanges est eminament variable, de toute les 25 heures à toutes les 100 heures suivant le rythme d'utilisation de l'avion ; les avions de propriétaires, qui volent peu, doivent être vidangés toutes les 25 heures et , au plus tard tous les 4 mois. Les avions d'école, utilisant l'huile multigrade peuvent espacer leurs vidanges toutes les 100 heures. Dans tout les cas, une certaine consommation d'huile est normale.

En cas d'arrêt prolongé, des procédures spéciales utilisant des huiles appropriées pour le stockage sont indispensables.

Disparition de l'AVGAS ?

La disparition des carburants plombés a amené les essenciers à procéder à des recherches pour mettre au point des carburants de remplacement, adaptés à l'aviation générale ; les résultats sont très décevants et Shell ne voit pas l'aboutissement de ses propres recherches avant au moins 5 ans.

L'AVGAS 100/130 actuelle continuera donc, par dérogation d'être fabriquée et distribuée comme actuellement, pendant au moins 5 ans. Mais le transport et le stockage dans des cuves et camions spécifiques poseront des problèmes donc des coûts…

Shell déconseille formellement l'usage d'un quelconque carburant auto dans nos avions, malgré les expériences et les homologations existantes.

Ces carburants auto ont une tension de vapeur différente et, en altitude, on peut constater des vaporisations indésirables, produisant des cavitations dans les pompes d'alimentation et du vapor lock dans les tuyauteries. D'autres part, les additifs de substitution dans les carburants auto, sans plomb, qui ont pour rôle de remonter l'indice d'octane, ont une certaine affinité pour l'eau et peuvent augmenter la corrosion. De plus le rôle du plomb est essentiel pour la lubrification des sièges de soupapes.

En conclusion, pour la longévité de nos moteurs traditionnels, continuons de les alimenter en AVGAS.

NOUVELLE DE BELGIQUE :

Une absence remarquée lors de notre rassemblement à Colmar .

Nos amis belges de l'Aéroclub de la Sabena ; Marc ALAERTS nous a Informé fin Mai que leur Piper J3 OO-EAB (vu à la Ferté en 1996) avait été détruit lors d'un crash survenu tout de suite après le décollage à Grimbergen.

Le pilote et son passager ont été sérieusement blessés et le J3 est totalement détruit. Nous souhaitons un prompt rétablissement à nos amis et disons toute notre sympathie à l'Aéroclub de la Sabena et tout particulièrement à l'ami Marc ALAERTS en lui souhaitant de trouver un autre J3 pour tenir compagnie au OO-CEK.

L'AERONAUTE (du neuf sur Internet):

Ceci n'est pas de la pub gratis mais juste quelques infos pour vous aider dans vos recherches...

http://hydravions.decollage.org/
Pour les amoureux de l'hydraviation ou tout simplement le pilote de Piper en goguette, qui voudrait survoler le lac de Côme et ses environs...

http://www.sensenich.com
Vous trouverez toutes les références et les possibilités d'adaptation d'hélices bois et métal sur nos chers Pipers.

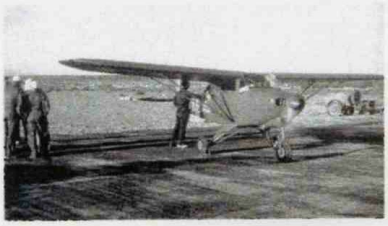
http://www.univair.com
http://www.wagaero.com
Vos pièces détachées en droite ligne des US en un clic c'est possible, je viens de le tester...

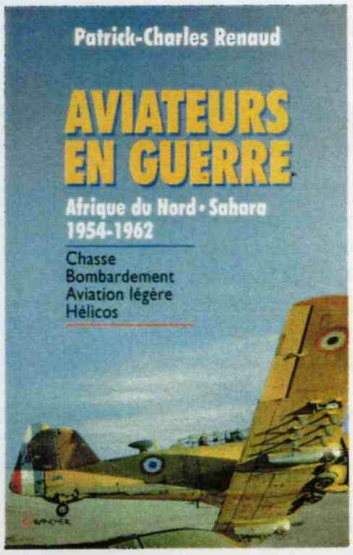
Pour les plus jeunes qui veulent s'informer sur l'ALAT, un site sympa ou se mêlent avions et hélicos...
http://assoc.wanadoo.fr/aamalat/

Ancien de L'ALAT, vous voulez retrouver vos amis et l'esprit de cette grande famille ?...
Amicale des Anciens de l'ALAT : 12 rue G. Claudet 40100 Dax
Internet: http://www.ville-de-dax.fr/Themes/ville/dax_asso_amicale_alat_d.htm

BIBLIOTHEQUE:

Le rôle de l'aviation et de ses pilotes, toutes armes confondues, dans cette guerre qui vient tout juste de trouver son nom...





AVIATEURS EN GUERRE
Patrick-Charles RENAUD
Editions Grancher
165 frs