BULLETIN N° 46

Octobre 2001

PIPER CLUB FRANCE

" Rassembler les propriétaires, pilotes et sympathisants des avions de type PIPER CUB à train classique et dérivés, ainsi que de promouvoir et d'encourager leurs restaurations et leurs maintien en état de vol."

Siège social: 15 rue Claude Monet 78250 Meulan

Grimbergen Août 2001

Le Piper de Moulins

LE MOT DU PRESIDENT:

Nos amis belges avaient organisé une réunion à Grimbergen, du 17 au 19 Août 2001, période au cours de laquelle les Français, même pilote ne sont pas très actifs…
Ajoutons, une prévision météo lourdement pessimiste et notre participation fût très discrète.
Ceux qui se sont déplacés, en voiture, ne l'ont pas regretté et sont revenus enthousiasmés par la gentillesse et la qualité de l'accueil.

Peut être pourrions nous envisager, au printemps prochain, de leur rendre visite à l'occasion d'un week-end ?

Quant au Rassemblement annuel du Piper Club France, il aura lieu à Moulins début Juillet 2002; des contacts ont déjà été établis.

Jean PICHAT

Dans ce numéro :

GRIMBERGEN :
En visite chez nos amis belges

UN HYBRIDE:
Récit d'un convoyage

COIN DU MECANO
Documentations et huile

ADHÉRENTS / ANNONCE :
Ils viennent de nous rejoindre

DECO :
Le bon éclair ...

INSOLITE :
Chrome cub, Captain Kirk

RECIT DE L'ACHAT ET DU CONVOYAGE D'UN HYBRIDE...

Il y a déjà un an, je prenais contact avec un membre du Piper Club France, constructeur de son état, Mr Alain DIDIER.
Celui-ci devait à regret, se séparer de son aéronef, PA15, PA17, finalement plus proche du PA16. L'espoir d'une visite médicale renouvelée et finalement, déception .
Après plusieurs hésitations, dues à la MTO plutôt qu'a notre envie de découvrir cette machine, nous voilà, moi simple pilote, accompagnée d'un expert dûment trié sur le "volet"...C.F. pour ne pas dévoiler son identité, a bord d'une toute autre machine, dite rapide..., un TGV.
Départ de Nancy, 6 h, arrivée à Dax en ordre serré à 15h.
La MTO est toujours de la partie et nous découvrons, le "PA16", tiré de plans Wag Aéro, ailé de plumes de PA22, posé sur des jambes de PA20, le tout guidé par une dérive de J3.
Amusant jouet, un air d'avion de BD et je remarque surtout la ressemblance avec sa future propriétaire, le coté court et trapu ...
La construction est belle et semble homogène.
Un rapide vol d'essai et de prise en main effectué par le dit expert et le constructeur ému, va révéler une machine agréable, vive, saine et sure.
Mais déjà la MTO nous rattrape et décision est prise de reprendre la route des airs en direction de Poitiers, notre première escale pour cause d'orages attendus dès le lendemain matin sur Rion des Landes.
Il est 16h45 et nous décollons, avec pour moi la pensée de Mr DIDIER, le cœur serré de nous voir partir avec son avion.
Une parenthèse pour une fois de plus, mettre l'accent sur la grande famille qu'est l'ALAT; Mr DIDIER étant un de ses anciens et moi , comme vous le savez peut être, la descendante de l'un d'eux.
Il règne toujours autour de cette ALAT, une grande émotion et une grande joie de nous connaître ou de nous retrouver encore plus nombreux.
Mais reprenons notre route, je ne me souviens pas du paysage des Landes tellement j'étais attentive à l'avion, son bruit, ses vibrations, son odeur. Cette machine est peu commune mais rassurante et grâce a une vitesse de croisière que je qualifierai comme toujours sur les Pipers, de suffisante, nous voilà déjà a Poitiers.
L'avion est stationné pour la nuit, il est 19h15, le jour s'en va et la nuit va être bonne pour les deux cochets qui ont bien besoin de repos.
Amis constructeurs, je ne saurai que vous rappeler l'importance du confort que vous devez apporter à vos sièges !!!...Aille, ouille...
Le lendemain, nous gratifia d'un superbe soleil.
Le plein pour tout le monde, petit déj pour les pilotes, essence pour les autres.
La MTO nous presse une fois de plus, la perturbation est annoncée pour la fin de matinée, malgré la présence de quelques brumes non encore dissipées, nous décidons d'accélérer les choses.
Cap direct pour Auxerre, juste un 360° pour admirer le château de saint Fargeau, au loin une couche grise stagne sur la vallée de l'Yonne, le terrain de Joigny est noyé dans la masse.
Pour être sure de notre étape, nous contactons l'AFIS d'Auxerre pour la dernière, il semble tout étonné de notre requête, chez lui c'est le grand bleu, nous nous posons. Un peu de repos pour la monture et l'équipage.
Une fois encore l'accueil est très sympathique et nous testons le resto du terrain, bonne étape pour vos balade en Piper.
Le début d'après midi nous verra a Nancy, sous un soleil comme il ne l'avait pas été depuis longtemps.
Notre "hybride" sera baptisé au champagne a peine l'équipage eut-il les pieds à terre et c'est épuisée mais confiante sur ma future collaboration avec le F-PAJD que je me suis endormie ce soir là...
un grand merci à Alain DIDIER pour l'amour qu'il a mit dans sa construction et son accueil.
A C.F., lire Clément FRANCOIS, pour son amitié, sa patience et son savoir
A Saint Cunimb qui a bien voulu attendre le lendemain de notre retour pour nous arroser d'un superbe orage de grêles comme lui seul a le secret.

Isabelle, votre secrétaire adjoint

ESCAPADE EN Belgique

Nous étions invités à Grimbergen les 17 et 18 Août par Marc ALAERTS et l'Aéro-club de la Sabena, à l'occasion de leur journée portes ouvertes et à visiter Bruxelles.

Plusieurs membres du Piper Club France avaient projetés de s'y rendre avec leur Piper: aucun n'est venu, soit pour des problèmes mécanique, soit prévisions météo peu encourageantes (alors que nous avons bénéficiés d'un temps beau et chaud !!!...merci les prévisionnistes, soit éloignement trop important.
Seul les deux François (Jean et Clément) avec leurs épouses firent le déplacement en voitures.

Forte déception de nos amis belges qui nous accueillirent très chaleureusement et nous proposèrent des promenades découvertes de Bruxelles et de Bruges, " la Venise belge".
Merci a toute l'équipe, en particulier à Marc ALAERTS et Naceur TILLOUCHE pour leur disponibilité et leur gentillesse; c'est promis, au printemps 2002, vous verrez des Piper en Fox à Grimbergen, vous pouvez mettre la bière au frais.

Nous vous signalons, que l'aérodrome de Grimbergen a été fermé en 1992 et que le travail et la persévérance des utilisateurs de cette "plaine" aéronautique a permis la réouverture cinq ans après: un grand bravo a tous les acteurs.

L'aéro-club de la Sabena a repris son activité et comptait en 2000, 274 membres qui ont effectués 2025 heures de vol et de très nombreux voyages.

IMPORTANT:

Nous vous rappelons que suite au décès de notre Président Pierre DELIGNE et des réunions du bureau des 07/04/01 à la Ferté Alais et du 29/07/01 à Reims, le bureau du Piper Club France est composé de :

Mr. Jean PICHAT **Président**
10 chemin du Plessis
77260 Cucharmoy
Tél: 01.64.00.14.75 Port: 06.03.73.99.59

Mr. Clément FRANCOIS **Secrétaire**
8 allée des pinsons
54220 Malzéville
Tél: 03.83.21.70.95

Mr. Jean FRANCOIS **Trésorier**
15 rue Claude Monet
78250 Meulan
Tél: 01.34.74.45.90

Melle Isabelle BLANC **Secrétaire adjointe, en charge du bulletin.**
160 A rue St. Dizier
54000 Nancy
Tél: 06.13.42.64.47
Email iblanc@cg54.fr

LE SIEGE SOCIAL EST TRANSFERE CHEZ LE TRESORIER JEAN FRANCOIS A MEULAN

Le trésorier Jean François est apte a recevoir vos cotisations 2002, dès maintenant **en Euro (40€)**

Quand la roue... Pète!!!

Par: Frédéric Lamouroux

Je dédie cette aventure à Christian Crouzel et Gérard Esmery mes deux complices fondateurs du Piper club. A Christian pour m'avoir donné envie de construire des Piper et a mavoir montré tout ce qu'il ne faut pas faire avec. A Gérard pour toutes les heures passées à faire des tours de piste sans les pendules, à faire des PTU, des PTS, des PTZ, et des PTn'importe quoi, mais surtout à me poser court, en piste, trois points et heureusement, sur une roue...

Samedi 28 juillet.

Il a fait une superbe journée d'été et le coucher de soleilsur le bassin d'Arcachon promet d'être somptueux. C'est mon fils Arthur, 11 ans, le petit veinard qui va profiter du spectacle, il a triché à pile ou face et sa petite soeur viendra demain. Elle est un peu déçue mais en partant je lui glisse que demain on fera un tour plus long... demain...

Au terrain d'Andernos tout

est calme,un vrai temps de Piper! Il est 19h15 et tout le monde est parti sauf Jacques qui prépare son MC100 pour un voyage et un DR400 qui décolle pour un baptême.Nous préparons le Piet qui nous attend sagement au fond du hangar.La batterie de l'Icom est à plat: c'est pas grave à cette heure il n'y a plus que les mouettes et nous en vol, le principal est que l intercom fonctionne.20litres d'essence avec ce qui reste on est à 30litres c'est largement suffisant. Bon, prévol RAS , tout est OK , l'air est calme et le Piet brille de tous les feux du soleil couchant.Arthur est en place, tout est paré et le vaillant petit 65HP démarre au premier lancé,je grimpe à bord, pression,tempé,alti heure notée: 19.46, et nous roulons doucement pour remonter la 31 en verifiant les commandes.Controle mags et réchauffe tout est OK.

19H50.

Je m'aligne, met doucement les gaz et commence à rouler, puis en ligne de vol. L'avion file sur la piste, 50MPH legére traction et hop le Piet s'elève docilement au dessus du sol comme d'habitude...Mais là surprise! j'entend un grand claquement sec "j'ai du attrapper une taupiniére" je stabilise l'avion en palier et me penchant à droite vois la grande roue de 26" qui tourne ,même chose à gauche mais là, il y a un grand vide... J'ecarquille les yeux comme pour être sur de ce que je vois mais dois me rendre à l'evidence: Je n 'ai plus de roue gauche. La jambe de train s'arrète en triangle , comme un moignon, propre ,sans bavure, amputée net.

Je me mets en montée lente jusq'a 300ft et passe trés doucement en vent arrière: en partant la roue a peut être endommagé l'empennage et je dois m'en assurer . A vu d'oeil tout va bien et quelques manoeuvres à droite et gauche me rassurent: L'avion répond docilement à chaque sollicitation dans l'air calme et tiède du soir.

Prévenir Jacques

qui est dans le hangar. Je passe devant les portes et fais varier le régime moteur..rien .deuxième tentative plus bas: toujours rien .Arthur intrigué demande pourquoi je fais ça." Je previens Jacques, on a perdu une roue au décollage" l'intercom me renvoie la question sans intonnation d'inquiétude:"et qu'est ce qu'on va faire?" "et bien on va prévenir Jacques et puis on se posera sur la roue qui reste" "Ah bon " la voix est calme il n'est pas inquiet et ça me réconforte. Entre temps j'ai refait un tour et repasse devant les portes, ce coup ci je suis plus bas que la manche à air ! et là il sort enfin. A quelques mètre de là je le vois se figer: Cest vrai qu'on ne peut pas ne pas remarquer qu'il manque une roue. Il part en courant vers la radio pour me contacter mais en vain pendant que je refais un tour. Il ressort et je lui fais signe que la roue doit être sur la piste et dégage pour aller la chercher.

Empécher le DR400 de se reposer avec

ses 4 passagers. Arthur et moi remontons la piste dans les deux sens à quelques mètres du sol pour essayer de repérer la roue fugitive. Jacques qui a compris cherche de son coté au sol mais en vain, on la retrouvera plus tard dans un fossé longeant la piste. Pendant ce temps ce que nous redoutions arriva :Le DR400 se présente en finale pour se poser. Sans radio, je n'ai pas d'autre solution que de "l'attaquer" de face et lui couper la route en le forçant à dégager .Je reste à tourner en rond au seuil de piste empéchant tout accés.Malgré le dramatique de la situation je ne puis m'empécher de sourire en pensant au chapelet d'injure que ce pauvre Pierre a du déverser. En bas Jacques a fini d'inspecter la piste et certains que la roue n'y est pas je dégage pendant qu'il va prevenir le DR400 que la piste est claire.

Le carburant

m'inquiète.L'écharpe noire qui flotte dans les haubans de l'avion depuis la mort d'Olivier il y a quelques mois, est là pour me rappeler (mais pourrais-je l'oublier un jour?) qu'un avion qui s'écrase bourré d'essence ne laisse aucune chance à ses occupants. Bien sur le Piet n'a rien à voir avec un Aerocomander mais le risque est là et je dois vider le reservoir. Avec 30l j'ai un peu

moins de 2heures de vol, il est déja 20.10H et le soleil se couche à 21.30H et il n'est pas question en plus de me poser de nuit! Tout en réflechissant je me suis mis à tourner en rond au nord du terrain, sur la foret, mais à contre QFU, pour bien indiquer en bas que je nai pas l'intention de me poser. Pour l'essence il y a bien la purge de condensats mais on ne peut y accéder que de la place avant et surtout elle sort juste à coté du pot d'echappement risquant de nous transformer en torche volante à la moindre etincelle. A contrario le débit est trés lent, juste derrière l'hélice et ça va surement vaporiser. De toute façon je n'ai pas le choix. J'explique à Arthur comment faire et plié en deux, la tète sous le tableau, le voila qui commence à purger. Immédiatement nous sommmes entourés d'une forte odeur d'essence j'avais vu juste tout vaporise mais je deteste cette odeur...Nous continuons à tourner plein gaz pour en bruler le plus possible .De temps en temps Arthur s'arrète un instant car le ressort est dur et il n'y a pas de bloquage. Heureusement que ce n'est pas sa soeur qui est là car je ne sais pas si elle aurait eu la force de le faire et surtout son calme et sa patience. Le gamin m'épate! il fait tout ce que je lui dis sans broncher , sans rouspéter et pourtant il doit avoir mal aux mains à tenir ce fichu ressort, en plus il commence à faire frais et il n'a qu'un Tshirt et un bermuda. Inperceptiblement la jauge descend, en bas, les secours s'organisent. Bon sang! ils ont vidé les casernes de la région! ça clignote de partout on dirait un arbre de Noel en plus tout le camping d'à coté est massé le long des barrières on dirait un meeting.

Se preparer

Il y a prés d'une demie heure que nous volons en rond la jauge est sur réserve, d'habitude ça m'angoisse mais là je me sens soulagé de ne plus voir ce petit bout de fil de fer.Je fais sortir à Arthur le coussin qu'il a sous les fesses et le lui fait mettre sur les genoux. On essaye la position "crash" tète sur les genoux entre les bras: ça ne va pas il gène les commandes et je vais avoir besoin de tout. On essaye à nouveau blottis sur le coté droit cette fois bien en boule : OK ça va bien. Docilement le petit suit mes instructions,son calme, son courage et surtout sa confiance aveugle me touchent profondément Il va falloir que je sois à la hauteur.

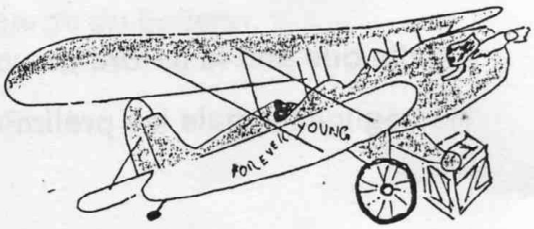
Bon on y va

: un dernier passage au QFU à 300ft pour montrer que j'y vais, message reçu: les girophares s'agitent et viennent se poster au bord de la piste. Je repasse en vent arrière et pendant que machinalement je prépare mon avion pour l'atterrissage, je me surprends à être si calme, si tranquile. Tout se passe comme si tout ça était normal, comme si j'avais toujours su que ça devait arriver, comme si j'avais répété des dizaines de fois et qu'a chaque question j'avais instinctivement la réponse. D'ou pouvait bien me venir cette étrange force ? Bien sur il y a mon petit bonhomme en boule au fond du cockpit et aucun droit à l'erreur, mais cette pensée est loin d'être rassurante...Les conditions de vol sont exellentes, oui mais il va faloir se poser et ça peut être définitif ou pire. Non,il y a quelquechose d'étrange dans tout ça, je sens une force inconnue en moi, l'étrange sensation de ne pas être seul dans le cockpitt, d'être accompagné, porté, escorté comme ce type qui vole en formation avec ses oies, seulement là, la formation est invisible et pourtant si présente..

Etape de base

31... dernier virage... Zut! j'ai le soleil en plein dans les yeux! Mais comme un clin d'oeil, un encourragement un petit nuage vient se placer devant. OK on descend doucement, il faut que je touche au milieu de la piste pour m'arréter devant les secours. La pente est bonne ,la vitesse aussi , je garde le moteur au ralenti et réchauffe carbu pour pouvoir refaire un tour si ça cloche et puis le vent relatif soufflera les gouvernes même quand je n'aurais plus de vitesse.Tout le temps de la descente je continue à parler à Arthur roulé en boule , c'est bon il tient le coup...moi aussi. 60MPH réduire encore , je peus poser plus lent encore... Et là tout va trés vite, les roues touchent tout doucement,croiser les commandes! à fond! trops! j'ai encore de la vitesse, l'aile droite descend trop bas , restabiliser! Là! bon sang! qu'est ce qu'il roule longtemps, on a presque plus de vitesse et il se tient toujours incliné comme à la parade et puis lentement, inexorablement, comme un bateau qui coule, je le sens descendre sur la gauche.Les commandes sont en butée a fond et je me raidis à l'impact,ça freine brutalement,je reçois une douche de terre,la queue se lève Non! pas sur le dos! tout s'immobilise en l'air une éternité et retombe lourdement en arrière: c'est fini."Ca va Arthur?" "Oui! oui! papa!" .Je coupe les contacts et l'essence,déja les pompiers sont là "prenez mon fils!" ils l'emmènent, me laissant seul sortir lentement de l'avion et enlever casque et écharpe comme dans un rève puis aller le rejoindre. Une caresse sur le nez de l'avion qui git à plat ventre , l'hélice cassée et le train arraché,pour le remercier et tout est terminé.

Enfin presque, il me reste à prevenir ma femme de l'accident et là ...d'un coup j'ai trés peur!



LES NOUVEAUX ADHERENTS :

Alain BOURREAU
Rue du perron
14 74 St Manvieu Norrey
et son Piper J3C65-L4 F-BFOZ

Bruno CHAUVET
55 rue de la République
86000 Chateauroux
Tél: 02.54.08.08.46 Port: 06.87.48.37.52
son PA19 F-BNMR et son Broussard

Alain MAGDELEINE
Domaine de Richepoil
58240 Chantenay St Imbert
Tél: 03.86.38.64.98
rénove un L4

Jean-Claude EXTIER
Guérin Nuelles
69210 l'Arbresse
Tél: 04.74.01.49.73
en projet, la construction d'un Wag A Bond

Magali REBEAUD et Marc HEURTEVANT
1 bis rue de la saussage
92200 Neuilly sur Seine
Tél: 01.47.22.29.30
exploite le PA19 F-BOOQ depuis Persan Beaumont

Gilles CARTER
132 route de Chagnolet
17180 Périgny
Tél: 05.46.44.69.93
basé à La Rochelle

DES PIPER EN CNRA :

Lors du rassemblement de Blois, nous avons enregistré la présence de 3 Piper en CNRA.
J3/65 F-PKBM de Patrick Flamme
J3/100 F-PDVB de Claude Bernard
Wag A Bond F-PAJD de Isabelle Blanc
D'autres sont en ordre de vol:
J3/65 AC de St Dizier F-PCMM
J3/65 M.C. Bove F-PGKH
J3/65 AC de moulins F-PHUF
J3/65 de JC Massart F-PFQA
J3/90 de J. BOUQUET F-PHOQ
J3/100 de R. Nickel
Wag A Bond de C. Crouzel F-PRDJ
Pietenpol de F. Lamouroux F-PBGT, dont on parle dans ce bulletin
J3/90 d'Héléne Malintchenko qui est en cours de finitions
2 PA18/150 de R. Forthoffer et D. Lorentz, sont en chantier
3 Wag A Bond sont en chantier a Moulins, par l'équipe de l'ARCA,
ce même type d'appareil est également lancé par la famille Bauer (Blois), G. Chapuis et
M. Porta (F-PMGC) et JC Extier
A Magdeleine assemble un J3/65 F-PATH.
A notre connaissance cela fait 9 chantiers en cours, il y en a certainement d'autres: Bravo a tous et bon courage.
Sachez que le Piper Club France est a votre disposition en cas de problème.

RECOMMANDATIONS :

Quelle que soit la nature de votre envol,

Ne négligez jamais les préliminaires !!!

LE COIN DU MECANO:

Dans notre bulletin n°45, il vous a été recommandé d'associer au programme d'entretien de votre Piper, un certain nombre de documents.
Nous vous suggérons d'y joindre un ouvrage (qui vous a été présenté dans le bulletin n°44) qui regroupe 2 circulaires d'information de la FAA qui précisent toutes les méthodes et techniques admises par la FAA en matière d'inspections, de réparations et de modifications des appareils civils construit et exploités conformément à la FAR43.

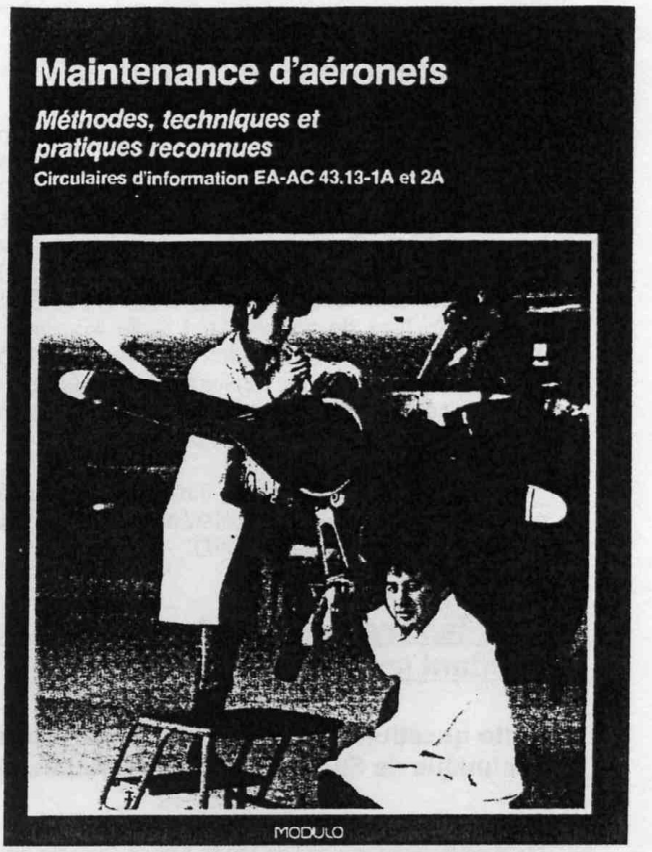
☞ La 1 ère EA.AC43 13.1A de 1972 concerne les inspections et réparations, entretien des structures bois, toile, métal, commandes de vol, réseau électrique, hélices et accessoires divers, pesée centrage.

☞ La 2ème EA.AC43 13.2A de 1977 est consacrée aux modifications qu'il est possible d'apporter au matériel volant.

Cet ouvrage traduit en français par les canadiens est destiné a tous les mécaniciens de l'aviation générale, aux pilotes qui entretiennent eux même leur Piper et intéresse tous les propriétaires d'avions.

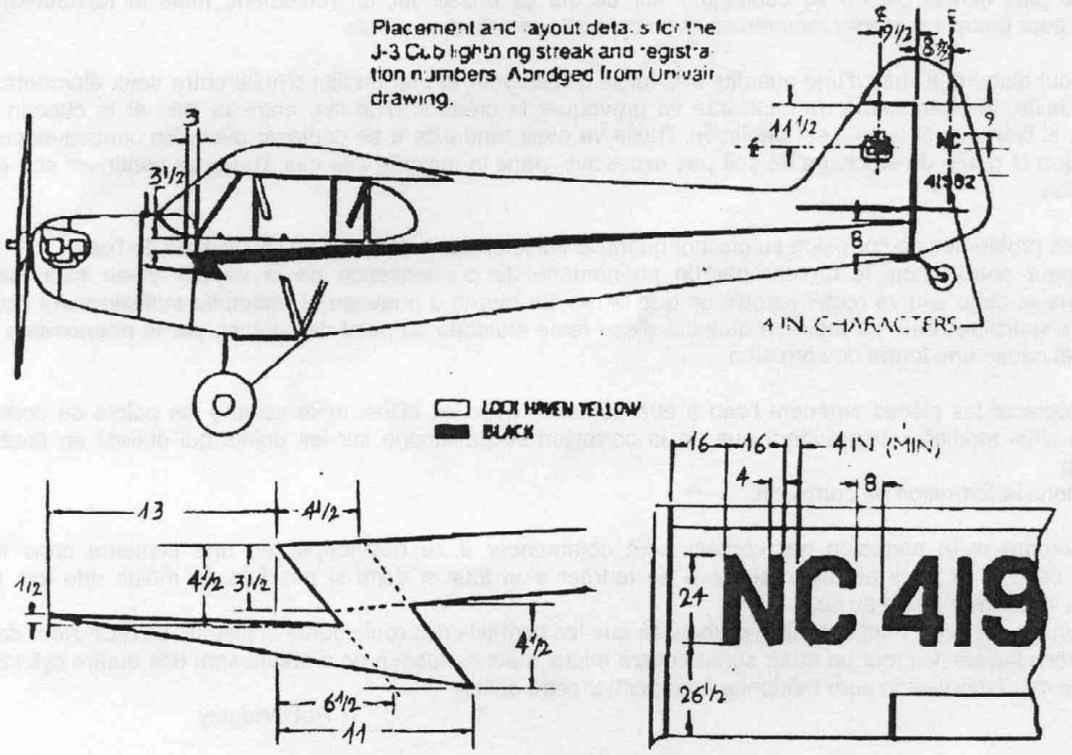
Il est regrettable que la DGAC (qui pourtant prend bien soin de nous et de nos avions) n'est pas pensé a approuver les méthodes décrites dans ce livre, ce qui rendrait plus facile les relations avec certains inspecteurs du GSAC.
Vous pouvez, pour un coût modeste, un peu plus de 300 frs HT, vous procurer ce livre chez:

François Air Service
BP26
Aérodrome de Nancy-Essey
54510 Tomblaine
Tél: 03.83.29.48.10 Fax: 03.83.20.62.08



UN ECLAIR DE GENIE ...

Pour les décors de vos J3 et PA19, voici les cotes précises de l'éclair qui orne les flancs de nos Piper, en principe, noir sur fond jaune.



LE COIN DU MECANO suite:

QUE CONSOMME MON MOTEUR ?

X litres d'essence, c'est sûr et chaque pilote connaît bien sa consommation de carburant et la note très scrupuleusement (hum...) sur son carnet de route dans la colonne prévue à cet effet.

Pour le lubrifiant, on ne saurait trop vous recommander de faire la même chose, car si il n'y a pas de consommation maximum fixée pour les moteurs par les constructeurs, il est certain que noter cette consommation est utile, car une augmentation significative de cette consommation sur une période donnée est un signal d'alarme: il faut donc en tenir compte et réaliser aussitôt un examen très poussé.

Ce type de données est facile a suivre, si vous notez très régulièrement les compléments que vous effectuez: il peut vous éviter de coûteuses réparations et même une casse moteur.

D'autre part, ces renseignements seront peut être très utile dans un proche avenir, pour la détermination de la durée de l'utilisation de nos moteurs, avec en complément une analyse de l'huile qui permettra un bilan de santé de l'équipement de.../... nos Piper.

NOTA IMPORTANT : il n'est pas prévu dans le futur d'effectuer de contrôle de la consommation par les pilotes de leurs boissons préférées: (Vittel, Perrier, Badoit, Vichy, Carola etc) ceci n'étant pas prévu par la réglementation en vigueur CQFD...

Dois-je faire tourner à la main mon moteur régulièrement pendant les périodes de stockage ?

Cette question a été posée dans les "Entretien technique Aéroshell" a Rob Midgley, Directeur Technique de Shell aviation au Royaume-Uni.

Il y a deux théories sur ce sujet.
La première est que si l'on fait tourner à la main en période de stockage de l'avion, il y a moins de chances que la corrosion interne se produise, car les points de contacts entre les différentes pièces sont ainsi déplacés et donc modifiés. La seconde est que lorsque l'on fait tourner l'hélice à la main, on n'actionne pas suffisamment la pompe à huile pour faire circuler l'huile dans l'ensemble du moteur. Ainsi, comme l'on redistribue une quantité d'huile assez faible, on prend le risque de rompre le film d'huile et d'ainsi compromettre la protection assurée par le lubrifiant.
Entre les deux, mon opinion préférée est cependant la première. Pourquoi ?

Le plus simple est de se concentrer sur ce qui se passe sur un roulement, mais le raisonnement s'applique pour toutes les pièces mouvantes et en contact avec d'autres pièces.

Tout d'abord, il suffit d'une quantité très faible d'huile pour former un film d'huile entre deux éléments. Si il y a de l'huile, le phénomène de capillarité va provoquer la création d'un film entre la bille et le chemin de roulement, si bien que si la bille est déplacée, l'huile va avoir tendance à se déplacer avec. En conséquence, à condition que la durée de stockage ne soit pas excessive, dans la majorité des cas, l'huile va continuer son rôle de protection.

Les problèmes de corrosion surgissent quand le fluide présent n'est pas de l'huile mais de l'eau.
De l'eau peut entrer dans le moteur par un phénomène de condensation de la vapeur d'eau situé dans l'atmosphère et cette eau va rester jusqu'à ce que le moteur tourne a nouveau et réchauffe suffisamment l'huile pour faire disparaître l'eau. La moindre quantité d'eau reste attachée au point de contact, par le phénomène de capillarité et cause une forme de corrosion.

Déplacer les pièces amènera l'eau à être déplacée avec les billes, mais comme les points de contact auront été ainsi modifiés, cela évitera que de la corrosion se développe sur les points qui étaient en contact auparavant.
On limite donc la formation de corrosion.

Comme cette corrosion par contact peut commencer à se développer en une semaine dans des conditions sévères, il vous est donc suggéré de tourner d'un tour et demi si possible au moins une fois par semaine si votre avion reste au sol.
Pourquoi un tour et demi ? cela réduit la probabilité que les contacts des roulements et pistons se retrouvent dans leurs positions initiale. Un tour un quart serait encore mieux mais beaucoup de moteurs sont des quatre cylindres et la course de compression aura tendance à empêcher cette option.

Rob Midgley

LONDON - SYDNEY Air Race 2001

La LONDON-SIDNEY Air Race s'inscrit dans la lignée des grandes classiques aéronautiques qui eurent lieu depuis 1919 jusqu'en 1934.

La 1ère édition de cette épreuve fut organisée en 1919 par le gouvernement australien et dotée d'un prix de 10.000 livres.

Je sais, il n'est pas dans nos habitudes de pilote de Piper «Antique» de parler de «courses aériennes», mais après avoir lu ces quelques lignes, vous en resterez tout essouflé... Le film pourrait s'intituler «Les aventures du capitaine Kirk», les acteurs, des pilotes d'avions dits «modernes» et un pilote d'un certain âge juché sur un avion d'un âge certain ... Le décor, voir la carte ci-dessous :

Je ne vais m'interesser-qu'au plus vieil équipage en course, Maurice KIRK 54 ans et son Piper L4, G-KIRK, 61 ans, ancien avion de liaison et d'observation du Général Patton.

La distance couverte est de 14.000 miles sur 28 jours, a une moyenne de 65 mph. Au cours de son périple, pendant que les autres concurrents flirtaient avec les 25.000 ft, nos 2 amis virent sur leur altimètre, des altitudes variant de 25 ft (entre Kupang ouest Timor et Darvin en Australie) à 7.000ft.

Au cours des longues étapes, le capitaine KIRK put transférer l'essence des réservoirs supl mais il se posa à plusieurs reprises au terme de l'étape, avec une jauge lui indiquant un réservoir d'huile à moitié vide !!!

Nous ne parlerons pas du classement, peut importe, mais notre vaillant équipage ne s'arrêtera pas là, Mr KIRK a décidé de regagner l'Angleterre via le Japon, l'Alaska, le Canada afin de compléter son tour du monde et d'être de retour chez lui pour Noël...!!!

Belle entreprise .....!!!!!!!!!!!!!

THE CHROME CUB :

Thomas qui réside à Groveland en Californie a racheté ce Piper PA12s a l'association Merced Antique Fly-in. Un membre de l'association lui a fait cadeau d'une paire de lunettes de soleil lors de cette transaction !!!...Piper a construit 3800 PA12 entre 1946 et 1948, aucun n'étaient chromés.

L'histoire ne dit pas pour quelle raison il reçut, en 1954 un fuselage métallique, travaux réalisés par Met-Co-Aire à Fullerton en Californie, il fut a cette occasion équipé d'un O320 (150cv) en lieu et place de son O235c (125 cv) d'origine.

Selon Thomas son actuel propriétaire, le Chrome Cub, PA12s, immatriculé N3816M, a subit 52 modifications au cours de sa carrière. Et il n'a pas flemmardé ce PA12s, à sa sortie de Lock Haven, il fut acheté par une société de recherche et de suivi dans le nucléaire, ensuite il servit aux recherches d'Uranium dans l'état de Washington. Revendu a une militante pour la sauvegarde de l'environnement, il eut différentes missions de protection de la nature, notamment le comptage des ours polaire dans le cercle arctique.

Quelques modifications: montage d'une porte d'hydravion afin de faciliter l'accès a bord ainsi que le chargement de fret, ajout de volets, de réservoirs long-range, portant la capacité en carburant de 38 à 61 gallons pour une autonomie de 8 heures. Le poids passa de 950lbs a 1189 mais le PA12 dans cette version peut s'autoriser un poids maxi au décollage de 1750lbs. La vitesse de croisière du Chrome Cub est de 100 mph, en version «bush», avec des pneus Toundra et une hélice petit pas, elle est de 80mph.

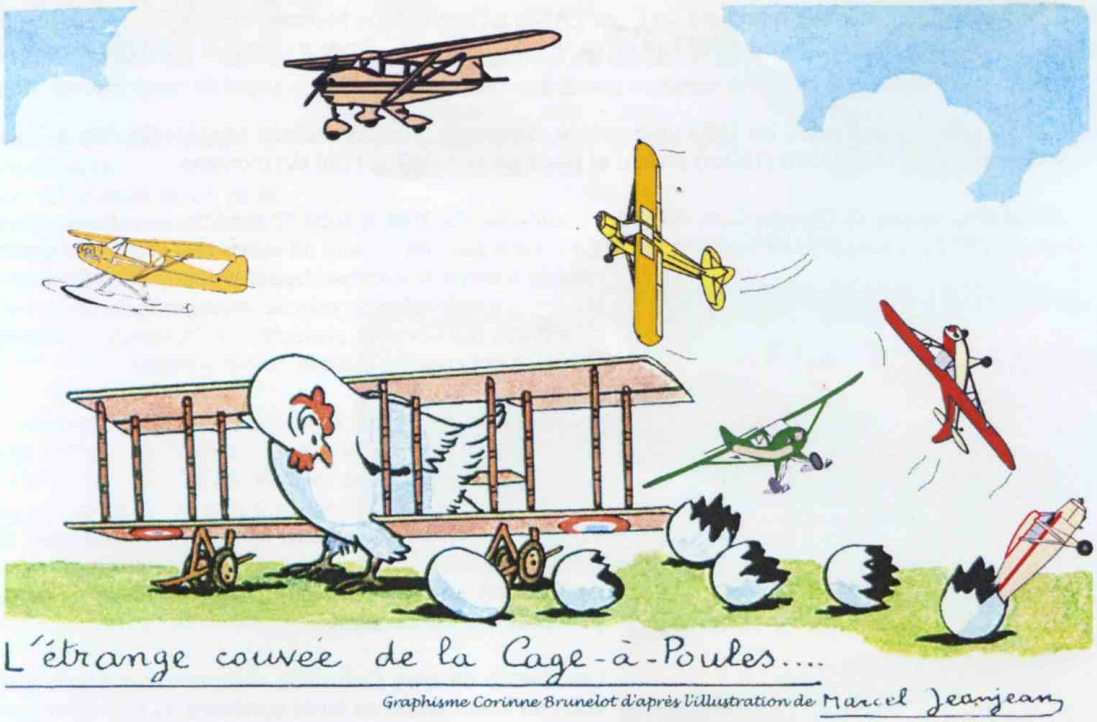
Les avions de type Cub nous réserveront d'autres surprises...nous vous en informerons au fur et a mesure de nos découvertes.

I.B

MAQUETTES :

L'hiver arrive à grands pas, les fêtes aussi, alors si le Père Noël est en manque d'imagination, laissez négligemment votre bulletin Piper sur la table du salon...

Le L4 de chez SMER est une maquette d'assez bonne facture, un bon point pour la reproduction de l'aspect de surface de l'entoillage, le mauvais point pour les haubans qu'il vous faudra retailler sous peine de les voir prendre la forme d'un arc du plus mauvais effet.

Pour les fanas des avions d'observation, le Storch de chez Academy, pas mal de travail sur cette maquette surtout au niveau du train, l'original était déjà assez haut mais c'est au dela de toutes espérances. Bon point, pour la possibilité qui vous est offerte de réaliser un MS 502 Criquet. Dans cette boite, il vous est fourni les pièces de son moteur en étoile ainsi que les décals français.

L'ETRANGE COUVEE DE LA CAGE A POULE :