PIPER CLUB FRANCE

Bulletin n° 55 — 3e trimestre 2005

Les Piper de la 2e DB toujours bien vivants

Spécial Histoire

Le Piper Club est partenaire de l'IUT de Tremblay-en-France dans la construction d'une réplique de L4 de la 2e DB, comme celui sur lequel volait Gérard de Chaunac en 1944-1945 (ci-contre).
Il portera les célèbres couleurs de la division Leclerc, comme le F-BCPK de l'Aéro-club d'Amiens, en photo ci-dessus.

Le Piper Club France à l'origine de la reconstruction d'un L4H — **Pages 2 et 3**

Souvenirs d'un officier observateur de la 2e DB — **Pages 4 à 6**

Compte rendu de l'assemblée générale 2005 au Plessis-Belleville — **Pages 8 et 9**

Les prochains rendez-vous — **Page 9**

Quel avenir pour les moteurs de nos Piper ? — **Pages 10 et 11**

La flotte s'agrandit — **Page 11**

Les pipéristes de l'année — **Page 12**

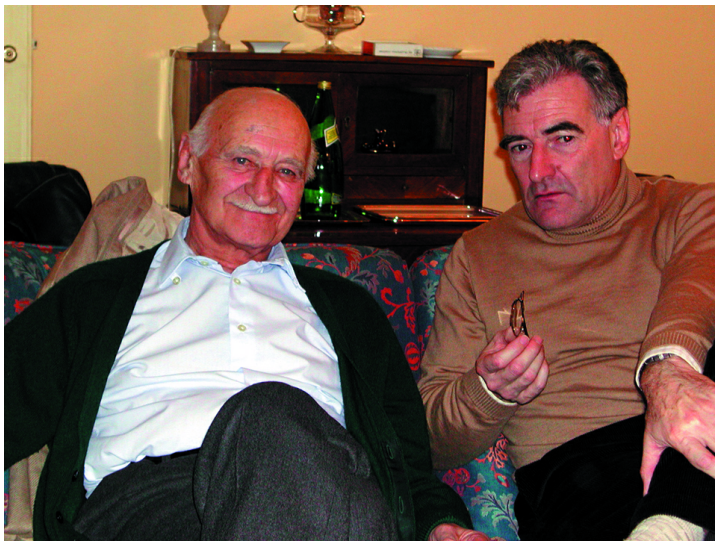
Le Piper éternel

Certaines machines — bien peu, en réalité— accèdent au rang de mythe, dé légende, du temps même de leur utilisation. Elles ont une place unique dans la mémoire collective, souvent par-delà les frontières. Soit qu'elle aient concrétisé une réelle avancée technologique, soit qu'elles aient été mêlées à des événements extraordinaires, d'une portée nationale ou internationale.

L'aéronautique n'échappe pas à cela, tant elle est porteuse de l'idée de progrès et, de par sa vocation, du concept de rapprochement des peuples. Certains avions ont acquis une popularité immense au service de la paix, d'autres dans la guerre, et d'autres encore dans les deux. Le DC3 est de ceux-là. Notre Piper Cub aussi. C'est un lieu commun d'affirmer que tous les Parisiens l'ont vu, en août 1944, dans la liesse de la Libération, survoler les Champs-Elysées et atterrir sur l'avenue de la Grande-Armée : le petit avion secouait à lui tout seul le joug de quatre années noires qu'il fallait absolument oublier. Les Parisiens et la France entière les a suivis par le biais des actualités cinématographiques et photographiques.

Le Piper Cub est devenu un symbole, un symbole de liberté retrouvée, comme la Jeep ! Et quel bonheur, très vite, pour des générations de pilotes d'aéro-club que de voler dans les traces des "Grasshoppers" de la 2e DB, que d'acquérir à leur bord toute la science du pilotage, des rudiments de la finesse ! Le mythe est devenu accessible, à tel point que l'appellation "Piper Cub" a pu traduire la généralité des avions légers pendant des années.

Aujourd'hui, le Piper Club de France continue à faire vivre le mythe en faisant en sorte que les Cub et leurs dérivés s'élancent encore et pour longtemps dans les cieux de l'Hexagone. Notre association est parfaitement consciente de l'œuvre à accomplir — un devoir de mémoire, en quelque sorte — et explore toutes les pistes pour que cet "avion de la liberté" soit celui du passé, du présent mais aussi du futur.



Gérard de Chaunac, observateur sur les Piper de la 2e DB en 1944-1945, évoque quelques souvenirs pour Guy Fourdrain. Lire en pages 4 à 6.

Quelques dates sont là pour nous rappeler notre mission :
- **1937** : apparition du Piper J3, amélioration du J2.
- **1941** : la version militaire sort en série ; l'avion deviendra le L4 Grasshopper et sera de tous les champs de bataille.
- **1944** : l'un des avions de la 2e DB largue le message salvateur du général Leclerc "Nous arrivons" aux insurgés de la préfecture de police de Paris. Le Piper traduira aussi le fameux serment de Koufra en se posant, l'année suivante, à Berschtesgaden.
- **1946** : à la fin de son rôle guerrier, le Piper Cub offre ses ailes au service du renouveau de l'aviation légère partout dans le monde. Il s'affirme plus que jamais comme avion de la liberté ! Pourtant, dans son évolution "Super Cub", il connaîtra, ne serait-ce que dans les Aurès algériens, le vacarme des combats.
- **2004** : l'oiseau poursuit son œuvre de paix. Julie, plus jeune pilote de France, n'est-elle pas lâchée sur Piper Cub à Oloron-Sainte-Marie ?
- 2005 : décollage de deux nouveaux Cub, construits par leurs pilotes ; concrétisation du programme visant à reconstituer un des avions de la 2e DB par les étudiants de l'IUT de Tremblay-en-France.
- **2006** : vingtième rassemblement annuel du Piper Club de France à Belvès.
- **2007** : le J3/L4 soufflera ses 70 bougies, une longévité que son créateur, Clarence Gilbert Taylor, n'osait espérer !

Nous avons le projet de partager cet anniversaire — qui sera aussi le vingtième du Piper Club — avec nos voisins d'Outre-Manche après une mémorable traversée du Channel.

Le Piper Club de France a su, au fil des ans, créer une véritable communauté de pensée, cimentée par une passion commune, autour de cet avion et de ses descendants. Sous l'impulsion de Christian Crouzel, Pierre Deligne et Jean Pichat, une voie a été tracée. Je suis le même cap et tous ensemble, avec nos avions anciens, reconstruits ou reconstitués, peu importe, nous aurons à cœur de poursuivre la mission : donner un avenir à un avion chargé d'Histoire.

Guy Fourdrain
Président
Piper Club de France

Le projet

Le projet consiste à reconstruire une réplique d'un appareils faisant partie de la 2e DB , division Leclerc, le 72E, serial 43-29877, qui a informé les Parisiens de l'arrivée de l'armée de libération en larguant un message sur la Préfecture de police, puis s'est posé avenue de la Grande-Armée dès la libération de Paris.

En pratique, il s'agira

- de fabriquer les pièces d'assemblages métalliques du fuselage, pour dix modèles ;
- d'assembler le premier appareil, par le soudage de ces pièces, avec des tubes de qualité aéronautique, à l'aide d'un chantier de montage de fuselage ; cet outil sera mis à disposition par le Piper Club;
-de stocker les neuf jeux de pièces d'assemblages pour des constructions futures ;
- de regrouper autour de ce projet des entreprises ayant un lien avec l'aéronautique et implantées sur le pôle de Roissy, afin d'orienter le versement de la taxe d'apprentissage vers l'IUT de Tremblay ;
- de passer une convention de formation avec un aéro-club, propriétaire de ce type d'avion ; afin que les étudiants visualisent l'objectif a atteindre et découvrent les principes du pilotage et de centrage d'un avion, dans le cadre d'une formation de trois heures de vol en doubles commandes, heures de vol financées dans le cadre de la formation des élèves participant au projet ;
- de détenir un Cub, permettant, avec un moniteur passionné, de renouveler la licence de nos adhérents, d' assurer la formation des adhérents, acquéreurs de Piper Cub ou, tout simplement, de venir faire un tour de double commande après une longue saison sans vol.

Le budget

- 3000 heures de travail pour la construction complète d'un avion
- Un budget de 20.000 euros.

Un gage de culture aéronautique

L'IUT de Tremblay-en-France, rattaché à l'Université Paris 8, est né en 1992. Sa première implantation, un bâtiment prêté par la commune ne pouvait accueillir les deux départements pour lesquels l'IUT avait été habilité. La décision de faire vivre cet IUT avec un département de Maintenance industrielle fut unanime. L'exiguïté des locaux — bien qu'un hangar nous fût prêté par la commune —, associée à une dotation budgétaire insuffisante ne permettaient pas à l'IUT de mettre au service de ses étudiants l'ensemble des TP (travaux pratiques) nécessaires à l'application des théories enseignées.

C'est alors que germa dans l'esprit de quelques-uns des collègues, au moment où l'équipe enseignante se posait la question d'un système complexe qui réunirait plusieurs domaines intéressant la Maintenance Indus trielle *: « Pourquoi ne pas acheter un avion ? »*

Il faut dire que les collègues qui émettaient cette idée avaient lu dans la presse qu'il y avait deux Morane Saulnier en vente pour un prix qui « rentrait » bien dans notre budget. La pertinence de cette idée réside sur tout ce que recouvre un avion ; c'est à la fois de l'hydraulique, de l'électricité, de l'électrotechnique, de l'électronique, de la mécanique, etc. Donc un système complet qui permet des applications en parfaite adéquation avec le programme pédagogique du département GIM.

De 1992 à l'installation de l'IUT dans ses nouveaux locaux en 1996, au 3, rue de la Râperie à Tremblay-en-France, une partie des travaux pratiques du département Génie industriel et maintenance se sont déroulés sur les deux Morane avec l'aide de professionnels regroupés dans l'association « Les Ailes brisées ».

Avec ses nouveaux locaux, le département GIM bénéficie d'un équipement moderne contenu dans douze laboratoires pédagogiques, un hall technologique et une salle systèmes, ce qui mettra fin à l'utilisation des avions comme support d'applications pédagogiques.

Cependant, l'univers aéroportuaire et aéronautique reste présent dans la pratique de l'IUT avec la création d'un deuxième département GLT (Gestion logistique et transport) qui travaillera et obtiendra pour l'IUT, l'agrément de Centre de formation et d'examens IATA (Association du transport aérien international). C'est le seul IUT en France dans ce cas. Dans la même année, l'IUT mettra en place la formation BIA (Brevet d'initiation aéronautique) pour les étudiants et ce, gratuitement.

Aujourd'hui, l'IUT conclut un partenariat avec le Piper Club pour la fabrication de la réplique de cet appareil mythique qui annonça l'arrivée du général Leclerc et de sa division. Ce n'est pas le fruit du hasard, mais la confirmation de l'ancrage de cet IUT dans son environnement aéroportuaire et aéronautique. Un territoire aux multiples potentiels, dont l'expansion dépend beaucoup des synergies relatives aux partenariats tissés par les acteurs des différents bassins d'activités.

C'est dans ce cadre que la collaboration entre le Piper Club et l'IUT de Tremblay constitue un gage de culture aéronautique, utile, pour évoluer dans l'environnement professionnel d'un aéroport.

Gorgui Seye

Directeur de l'Institut universitaire de technologie de Tremblay-en-France

Tremblay-en-France, partenaire du Piper Club de France

La Ville de Tremblay-en-France s'est portée partenaire d'un projet dont la réalisation comptera comme un événement majeur de la vie étudiante de notre ville.

Les jeunes de l'IUT, qui seront acteurs de la construction d'une réplique d'un Piper Cub, avion biplace d'observation de la 2e DB, outre les connaissances qu'ils vont acquérir en matière de montage de l'appareil, pourront de surcroît être fiers de voler à son bord.

Je ne peux que féliciter et encourager les auteurs de cette idée qui va permettre aux étudiants de revivre un moment fort de l'histoire de notre pays, tout en perfectionnant leur niveau de technicité.

François Asensi
Député-Maire

Souvenirs d'un officier observateur de la 2e Division blindée

par Gérard de Chaunac-Lanzac

Officier de la 2e Division blindée du général Leclerc, Gérard de Chaumac-Lanzac a tout d'abord été chef de char. Au lendemain de la Libération de Paris, il est devenu observateur sur Piper Cub au sein de la Section d'observation aérienne 31. Un rôle qu'il a rempli, malgré les incidents et les accidents, jusqu'à la reddition du Reich, vécue au pied du « Nid d'aigle » d'Hitler.

Voici un extrait de ses mémoires (1).

En feuille morte

Comme chacun sait, la décision avait été prise par le général Leclerc de délivrer Strasbourg. La colonne Massu à laquelle nous appartenions avait un itinéraire difficile car elle devait passer par la montagne et, notamment, par le col de Dabo.

Avec comme pilote Gancel, j'avais reçu mission de survoler les premiers éléments de la colonne Massu afin de les avertir de ce qu'ils pouvaient trouver, en face d'eux, en hommes comme en matériel.

Naturellement, j'étais aussi à la disposition des batteries du 40e RANA pour diriger ou observer les tirs qu'elles étaient amenées à pratiquer.

Le temps n'était pas très favorable. Je ne sais pas ce qui s'est passé alors, car je n'en garde aucun souvenir. Avons-nous subi un tir et des impacts sur notre avion ? Le fait est que Gancel a perdu le contrôle de l'appareil et que nous sommes tombés en vrille comme une feuille. Nous avons heurté quelques arbres, heureusement du côté du commandement français. Un de ceux qui nous ont recueillis m'a dit plus tard que je reposais sur la nuque, la tête en bas et les jambes en l'air.

Quoi qu'il en soit, nous fûmes sans doute rapidement évacués par une ambulance. J'étais à ce moment-là dans le coma. Je me souviens en être sorti au moment où le chauffeur de cette ambulance disait à un capitaine qui n'était autre que le capitaine Peschaud : " *Mon capitaine, mon capitaine, il faut laisser passer mon ambulance. J'ai un blessé très grave.* " A quoi Peschaud a répondu : " *Ton blessé très grave peut crever car la Division doit passer.* " Inutile de dire qu'en entendant ces bonnes paroles, je suis retombé dans le coma.

Naturellement, Peschaud a laissé passer l'ambulance et je me suis retrouvé dans un hôpital américain, accueilli par une charmante infirmière qui, voyant mon état, m'a simplement dit qu'elle devait me faire une piqûre. Je suis retombé dans les vapes.

Le lendemain, le médecin est passé, a constaté que je n'étais pas grièvement atteint et m'a dit que je pourrais repartir bientôt, mais qu'il viendrait me voir tous les jours. Le surlendemain, avant sa visite, me sentant en meilleure forme, j'ai quitté l'hôpital et j'ai rejoint Rousselier et Goudchaux, premiers occupants de l'aéroport d'Entzheim mais sans avoir pu participer à l'arrivée à Strasbourg.

La fin de la guerre

Le 25 février, la division fit mouvement sur Châteauroux pour être mise au repos avant de participer à la résorption de la poche de Royan, toujours tenue par les Allemands. Henri Goudchaux l'a relaté, je ne reviens pas sur cet épisode.

Le 24 avril, l'ordre fut donné de mettre la Division en état de marche

pour faire mouvement sur l'Allemagne.

Le groupe était placé sous les ordres du commandant Weil avec, comme second, le capitaine Décores. En route vers l'Allemagne, nous passâmes le Rhin début mai, c'est le 5 mai que Berchtesgaden tomba.

Avec Goudchaux, nous fûmes parmi les tout-premiers à survoler le repaire d'Hitler. Il n'était naturellement pas question d'atterrir près du " Nid d'aigle ", mais nous nous posâmes le plus près possible. C'est en Jeep que nous pûmes rejoindre les villas d'Hitler, de Goering et des autres responsables du parti nazi. Les troupes françaises arrivèrent les premières dans ce haut lieu où le drapeau français fut également le premier à flotter. Cette victoire suscita en nous tous une grande émotion. Je dois dire qu'un joyeux pillage s'organisa et que, naturellement, le vin coula à flots.

Le soir même, nous rejoignîmes notre nouveau cantonnement. Pour ma part, je logeais dans une agréable maison, en forêt bavaroise, habitée par une famille composée d'un couple âgé et de leur fille. Ces

gens avaient la crainte que nous nous conduisions comme leurs enfants s'étaient peut-être conduits en France. Quoi qu'il en soit, nos consignes étaient claires : ne pas agresser les habitants et se comporter avec beaucoup de correction.

Je n'ai, pour ma part, pas eu l'occasion de côtoyer beaucoup de civils allemands durant cette période. En effet, Rousselier s'était mis en tête de remonter un avion qui avait été pris par les Allemands et de le ramener en France, à Villacoublay. Notre équipe était mobilisée dès 9 h du matin pour remettre cet avion en état. Inutile de dire que, quand Rousselier l'a ramené en France et l'a posé à Villacoublay, il s'entendit affirmer que cet avion n'avait pas le droit de voler car les normes de sécurité n'étaient pas respectées.

Ainsi se termina notre aventure allemande et aussi l'aventure de la SOA 31 puisque nous regagnâmes la France avec nos appareils et que nous fûmes tous, soit démobilisés, soit affectés à de nouvelles missions.

(1) « La vie m'a fait crédit », par Gérard de Chaunac-Lanzac ; éd. à compte d'auteur.

Le carnet d'Henri Goudchaux

Henri Goudchaux a relaté des souvenirs personnels dont, avec son autorisation, j'emprunte quelques passages.

G. de C.-L.

C'est après Paris que j'ai réussi progressivement à glisser de mon affectation « colonne de ravitaillement » pour devenir l'adjoint au commandant de la Section d'observation aérienne (SOA) avec Hubert Rousselier, capitaine, et Gérard de Chaunac, sous-lieutenant. J'avais enfin un rôle plus intéressant et je réglais les tirs des obus que j'avais transportés. Je faisais encore, au moins au début, des liaisons pour aller chercher essence et munitions, mais de moins en moins. Cela a dû correspondre, je pense, au retour en activité d'Abel Thomas, qui s'était cassé un bras dans un accident de Jeep, en manœuvres au Maroc, à El Hajel. Revenu en pleine forme, il reprenait le flambeau.

Nous étions à Dompaire et notre artillerie avait coincé un régiment de chars allemands Tigre en arrivant dans les premiers contreforts de Lorraine. C'était le 12 septembre 1944. Il y a eu, pendant longtemps, devant les Invalides, un de ces chars de Dompaire que nous avions pris, revêtu à l'insigne de la DB. Pour la vérité historique, le char qui se trouvait là n'était pas un de ceux de Dompaire mais un beau Tigre tout neuf que l'on avait récupéré chez Renault à Billancourt ! C'était en tout cas le même type de char.

Le temps a commencé à se gâter et nous avons été réduits à la guerre de position, avec escarmouches reconnaissances aériennes, tirs de harcèlement. Je commençais à être complètement à la SOA

Un jour, partant d'un champ près de Baccarat en mission d'observation, je vois l'adjudant Hoor, notre chef mécanicien, gesticuler au moment où nous décollions avec l'un des deux pilotes : Gancel. Regardant dans mon dos, je vois passer trois Messerschmidt au ras de la queue de notre Piper. Gancel a tourné autour des arbres et ils nous ont per-

dus. En rentrant, nous avions chaud rétrospectivement.

Nous commencions à trouver les semaines longues, lorsque l'ordre de mouvement est venu : traverser les Vosges. Cirey-sur-Vezouze, Vallerysthal, passage par le col de Dabo la nuit, arrivée au-dessus de la plaine d'Alsace au petit matin sur Marmoutiers. Nous étions fatigués, nous avions froid, et il commençait à pleuvoir un peu. Nous avancions toujours par petits bonds en direction de Strasbourg, puis d'un coup : *" Allez, l'artillerie en avant, les autres sont bloqués devant les forts qui défendent la ville."* Nous avons été, de ce fait, en pointe nous mettre en position sur un terrain de sports et avons commencé à tirer au-delà du Rhin, en Allemagne.

Lorsque nous arrivions, les tramways roulaient encore et les gens, allant à leur travail, n'en croyaient pas leurs yeux. Je me souviens d'un homme au bord de la route, qui nous regardait sans rien dire. Quelqu'un lui cria que nous étions Français, il s'est mis à pleurer de joie.

Nous avons été, avec Rousselier et Chaunac, les premiers occupants de l'aérodrome d'Entzheim où nous avons installé notre PC avec tout confort dans la baraque qui s'y trouvait. C'est de là que j'ai fait pas mal de missions. Étant très en pointe dans le dispositif allié, nous avons été vers le Sud opérer la liaison avec la 1re Armée qui venait, avec de Lattre, par la vallée du Rhône où il y avait eu quelques accrochages. Il y a eu, pendant cette période, quelques mauvais tirs de contrebatterie des Allemands depuis l'autre côté du Rhin.

Pour Noël, je suis parti en permission à Paris. A mon retour, pas mal de chambardement à cause de la contre-attaque des Allemands dans le Nord (Arnhem) mais, finalement, la poche de Colmar a été résorbée, et nous avons été envoyés au repos en fin d'hiver dans le Berry, à Vendœuvres. Dixit toujours le livret militaire : *" Quitte la zone des armées le 2.3.45 par avion, à destination de Châteauroux. Arrive et bivouaque à Vendœuvres (Indre) le 4.3.45. "*

Après les périodes d'opération assez intenses, les périodes de repos ressemblent à des vacances. Nous étions fort bien accueillis dans ce village et l'un des souvenirs de ce moment fut une chasse à courre en Jeep, que j'ai faite avec la châtelaine du pays, Mme de Vaugelas, où nous lui avions permis de tuer quelques sangliers, chose qu'elle n'avait pu faire pendant l'Occupation. Ses chiens avaient levé des cochons et nous avons réussi à en mettre plusieurs au tableau. Les carabines américaines étaient d'excellents fusils de chasse !

Un vol qui finit mal

Alors que le reste de la Division restait au repos, nous avons été appelés, le 5 avril, en tant qu'artilleurs, pour aider à résorber la poche de Royan. Notre système de PCT a été utilisé pour réaliser la concentration d'artillerie sur Royan avant l'attaque du réduit encore occupé par les Allemands. Cette opération était placée sous le commandement du général de Larminat.

Nous étions en position près de Saujon. La vie s'écoulait dans le beau temps, arrosée à la popote de la SOA de vin de Bordeaux et de pineau des Charentes. Le 15 avril, après le déjeuner, Rousselier me désigna pour aller régler le tir de la concentration de toute l'artillerie.

Nous décollons avec Benoît de Nivenheim comme pilote et, mission effectuée, revenions vers notre terrain lorsque — et cela s'est passé très vite — j'ai vu l'avion piquer puis une ligne à haute tension se casser devant nous, sous le choc du Piper. Après, plus rien sinon mon réveil sur un brancard devant une batterie du 64e d'Artillerie (un autre régiment d'obusiers de la Division). J'avais très mal à la jambe.

L'avion, à côté, était en piteux état mais, miracle, n'avait pas flambé (le réservoir d'essence, sur les Piper est sur le devant de l'appareil, juste au-dessus du pilote). Ce n'était pas mon jour, mais j'ai le sentiment d'être né une deuxième fois ce 15 avril 1945 ! A posteriori, les Allemands avaient, dans le réduit de Royan, de la DCA (Défense contre avions) et c'est probablement un projectile qui a coupé nos commandes d'où notre incapacité, même en tirant sur le manche, à nous redresser.

Évacuation en gare de Saujon où j'ai retrouvé une de mes tantes, ambulancière, qui était surprise de me voir sur le quai, à l'horizontale. C'est fou ce qu'un autorail, où l'on est suspendu sur un brancard, peut vous secouer quand on a mal. Arrivée à minuit à l'hôpital de Bordeaux où le toubib chargé des radios semblait plus intéressé par la charmante infirmière qui l'assistait que par les cas qui lui étaient soumis.

La bonne médecine militaire se suffisant de radioscopie, j'ai été considéré couvert de contusions, ce qui était exact car le manche à balai avait été arrêté par mon sternum (heureusement, l'os plat du milieu). Quant à ma jambe droite, la cassure n'avait pas de déplacement, donc ce n'en était pas une !

Berchtesgaden

J'ai continué à avoir mal pendant huit à dix jours à l'hôpital. Mais, comme on ne me faisait rien, à force de raisonnement, je marchais avec deux cannes. Rousselier et Chaunac sont venus m'enlever et puisque la division faisait route vers l'Allemagne, je me suis retrouvé en Jeep à traverser la France de part en part. *" Rejoint l'unité le 24.4.45 et quitte ledit jour la zone de l'intérieur à destination du front de l'Est. Passe la frontière allemande à Sarreguemines le 30.4.45. "* Ceci pour aboutir, après un véritable rallye, à Berchtesgaden où j'ai eu assez de force et des cannes assez solides pour monter au nid d'aigle de Hitler. Quelle vue extraordinaire de là-haut !

On apprend toujours à piloter sur J3

Les pipéristes internautes qui s'aventurent sur le site de la Fédération française aéronautique ont la surprise d'y lire, à la rubrique « Apprendre à piloter », les lignes suivantes :

« Vous entendrez toujours de " vieux moustachus " dire que les avions d'école actuels ne forment que des " man - chots " et que rien ne vaut un bon Jodel D112 ou un Piper J3 pour apprendre à manier le manche.

Certes, ces appareils procu - rent un immense plaisir, mais ils ne sont plus adaptés aux exigences des méthodes pédago - giques modernes. C'est comme si vous appreniez à conduire aujourd'hui sur une Simca Aronde avec boîte de vitesse non syn - chronisée ! »

Fort heureusement pour eux, Julie Arcé et son père Jacques ne croient pas tout ce qu'on lit sur la toile mondiale. ***« Julie est en formation à l'Aéro-club d'Oloron depuis le mois de juin 2003, sur le Piper J3 du club, F-BFFJ,*** explique Jacques Arcé. ***Elle a été lâchée par son instructeur, Jean Bourda-Couhet, le 21 septembre 2004, jour de son anniversaire de 15 ans, après avoir effectué 15 h 15 de vol d'instruction en doubles com - mandes. »***

Depuis, Julie a réussi son brevet de base théorique et, à la fin du mois d'avril, elle a passé avec succès les épreuves du brevet de base pratique.

A noter que Jacques Arcé a passé son brevet de base sur le même avion, en février 2004.

La flotte s'étoffe

Photo sd Gref Molina

F-PRDJ a été contruit par Christian Crouzel (Monobras), le fondateur du Piper Club, à partir des plans Wag Aero Sport Trainer, de pièces PA 18 et J3, de Cessna. « Inqualifiable en somme ! » estime sa nouvelle propriétaire, Isabelle Ramon, qui le fait désormais voler en région parisienne.

Il vient d'être lourdement renové (rentoilage, peinture, reconditionnement) par M. Duluc, Aquitavia à Marmande.

En résumé, ses caractéristiques sont : Lycoming 0-235 (109 CV) ; hélice Léger petit pas ; sans volets ; freins hydrauliques Cessna.

F-PFSE est un Wag-Aero construit par Gilles Dausque qui l'a basé à Boulogne-Equihem.

La propriétaire de ce Pacer est Anne Lait. Irlandaise, elle souhaite s'installer — avec son avion — dans le Centre-Ouest de la France.

Une année riche en réalisations et en promesses

L'assemblée générale 2005 s'est tenue le 2 avril, au Plessis-Belleville, au nord-est de Paris. Seize adhérents étaient présents ; vingt-quatre autres avaient donné pouvoir, sur un total de 117 membres.

Le président Guy Fourdrain ouvre la réunion vers 10h30, après que l'un de nos illustres adhérents eut pu poser sa trapanelle, sans roulette de queue, celle-ci n'ayant pas souhaitée s'expatrier en région parisienne.

☐ RAPPORT MORAL DU PRÉSIDENT

Forte en 2004 de 117 membres, notre association a vu son nombre de participants progresser de 17 adhérents. C'est le résultats de la mise à jour de notre listing par Jean-Jacques Barthe et des relances effectuées par notre secrétaire général, Clément François, prévues lors de notre précédente A.G., à Nangis.

Trois bulletins, les 52, 53 et 54, ont paru. C'est le lien essentiel réalisé grâce à la bonne volonté d'Isabelle et de Clément.

Quatre sorties ont été organisées :

- *MONTÉLIMAR*, programmé le troisième week-end de juin, comme chaque année : 24 avions présents ;
- *L'ALPE-D'HUEZ* (découverte de la montagne), organisé par notre ami Jean-Jacques Barthe ; récidive probable dans les Pyrénées en 2005 ;
- *CHÂTEAUROUX*, 12 Piper présents : ce nombre a failli coûter la tournée générale a votre président, mais heureusement pour ses finances, le nombre de Piper est resté inférieur à 24 (celui de Montélimar) ;
- *AMIENS* : organisée de main de maître par Philippe Morinière, cette escapade, m'a permis de rencontrer François Bonte et son épouse, organisateurs des " Bivouac Cessna ". Nous sommes convenus de récidiver pour une manifestation commune, probablement en septembre 2005, lors de la sortie œnologique de Saumur-Montsoreau.

Ouverture du site Internet piloté par Pierre Juste. Son adresse : www.pipercubfrance.org.

Rédaction par Clément François d'un règlement intérieur qui va nous permettre notamment la nomination par le bureau de correspondants locaux, et d'une convention d'exploitation d'un avion en copropriété.

Poursuite des rencontres avec nos administrations de tutelle avec le souci majeur de l'avenir des motorisations 65 CV.

Poursuite de notre relationnel avec l'université avec pour objectifs, en juin 2005, la présentation par C. Lemaire de son mémoire relatif aux démarches nécessaires pour construire un Piper (IUP d'Évry) ; en septembre, le démarrage de la construction du fuselage de la reproduction du L4 de la 2e DB, réalisé avec le concours des entreprises implantées autour de Roissy-Charles-de-Gaulle, à l'IUT de Tremblay-en-France. Publication d'un numéro spécial du bulletin à 1.000 exemplaires.

Reprise de contact avec l'équipe créatrice de notre association, Christian Crouzel et Frédéric Lamouroux. Ce relationnel devrait déboucher sur l'organisation du 20e rassemblement annuel de notre association sur son terrain d'origine, Belvès, le troisième week-end de juin 2006.

En résumé, une année 2004 riche en événements et études de dossiers qui devrait déboucher en 2005, 2006 et 2007.

☐ RAPPORT FINANCIER

Sur le plan strictement financier, c'est une très bonne année pour notre association : progression du chiffre affaires de 50%, de 3.780€ à 5.630€ ; progression du nombre des adhérents de 100 à 117 ; progression du résultat de 986,50€, à 2.274,32 €.

	Dépenses	Recettes
Rassemblement	1 483,76€	1 740,00€
Fonctionnement	2 498,17€	0,00€
Investissements	0,00€	
Bulletins	1 337,75€	
Cotisations		5 630,00€
Dons		224,00€
Total	5 319,68€	7 594,00€

Ces éléments financiers doivent cependant corriger des remarques suivantes :
- Négociation et donc prestation du dîner de gala de Montelimar à 18 €, plus faible qu'à l'accoutumée ; les négociations en cours pour le dîner à Orléans, sont autour de 30 € .
- Le coût du dernier bulletin sera comptabilisé en 2005.
- Les investissements, en 2003, du bâti de fuselage, et du télécopieur, qui nous permet de rester en contact avec Clément.

Cependant les résultats sont très bons et nous permettront de futurs investissements, pour notre association.

Vote sur les rapports

Quitus est donné au président sur ces deux rapports, à l'unanimité.

Élections

Ont présenté valablement leur candidature au conseil d'administration, Jean François, Guy Fourdrain et Luc Schoonejans. Ils sont élus à l'unanimité.

Projets 2005

Site Internet : présentation de l'étude réalisée par Jean-Jacques Barthe auprès de professionnels. Au vu du coût, malgré la bonne approche, le vote de l'assemblée est négatif. Le projet est reporté ; à essayer de régler en interne.

Les prochaines rencontres : Boulogne-Equihem le 15 mai 2005 ; Saumur-Montsoreau les 24 et 25 septembre ; assemblée générale samedi 1er avril 2006 aux Mureaux (LFXU) ; rassemblement 2006 à Belvès (20e rassemblement annuel du Piper Club). Adopté à l'unanimité.

Les moteurs

Clément Francois nous informe des nombreuses demandes, relatives à la pérénité de la motorisation en 65 CV. Lire en page 10 et 11.

Règlement intérieur

Le projet préparé par Clément est approuvé à l'unanimité. Un de ses aspects est la création du poste de délégués régionaux, femmes ou hommes de terrain qui seront les relais locaux de notre association.

Questions diverses

Vu l'heure et la présence de nos invités à notre apéritif de clôture (Christian Thomas, commandant de l'aérodrome, et Michel Cupa, président de l'aéro-club voisin), nous convenons d'aborder ce sujet pendant le déjeuner, organisé à proximité par notre ami Richard Wald.

Merci à Richard, pour cette parfaite organisation, et à l'Aéro-club René-Mouchotte, représenté par son président Yves Munot, pour la mise à disposition de ses installations.

Le Plessis-Belleville mis en alerte par le Piper Club

Le Plessis-Belleville, samedi 2 avril 2005. Il est 10 h 30, l'assemblée générale est sur le point de débuter. Un responsable de l'aéro-club local s'approche des pipéristes présents : *« Quelqu'un vient d'appeler de Normandie. Un de vos amis a sans doute perdu sa roulette de queue en décollant pour venir ici.»*

C'est bien Claude Fournis qui a appelé ; en s'alignant derrière son ami Jean Glasson, sur leur terrain proche de Lisieux, il a trouvé une roulette sur la piste.

Connaissant l'expérience et la maîtrise de Jean, personne ne s'inquiète. L'assistance s'organise et à son premier contact avec LFPP, on lui demande un passage bas et lent, qui confirme l'absence de l'appendice à l'arrière de son PA18. Jean fait une approche dans les règles de l'art et un toucher deux-points d'anthologie sur la piste en herbe. Et voilà.

C'est tout, ou presque. Car le gestionnaire du terrain n'a voulu prendre aucun risque. Ou plutôt, il a fait jouer le principe de précaution et alerté les secours. Résultat : le comité d'accueil se composait de cinq véhicules de pompiers (dont une ambulance et la voiture du chef du centre de secours local), d'une équipe du SAMU et d'une patrouille de gendarmerie. Sans oublier une interview un peu plus tard, avec une responsable régionale de la DGAC !

Quant à l'appareil, remorqué vers les hangars par de solides pipéristes avec l'aide matérielle du club local, il a retrouvé une roue grâce à la diligence de Richard Wald. L'axe s'était cassé au décollage.

Jean Glasson (à gauche) reçoit avec fébrilité le premier diagnostic : «Une greffe de roulette est possible ; le patient revolera. «

Isabelle Blanc quitte le Piper Club

J'ai le regret de vous informer de la démission d'Isabelle Blanc de ses qualités de membre du **Piper Club**, et donc d'administrateur, par courrier du 13 mai 2005.

Je regrette cette décision, justifiée par Isabelle — je cite son courrier — *« n'approuvant pas la nouvelle orientation donnée par l'équipe mise en place ces derniers mois ».* Suit une série de reproches qui seront abordés lors de la prochaine réunion du conseil d'administration. *« En résumé, je pense que le club sort du cadre des actions pour lequel il a été créé. »*

Je rends hommage au travail effectué par Isabelle, tout particulièrement dans la réalisation du bulletin du club.

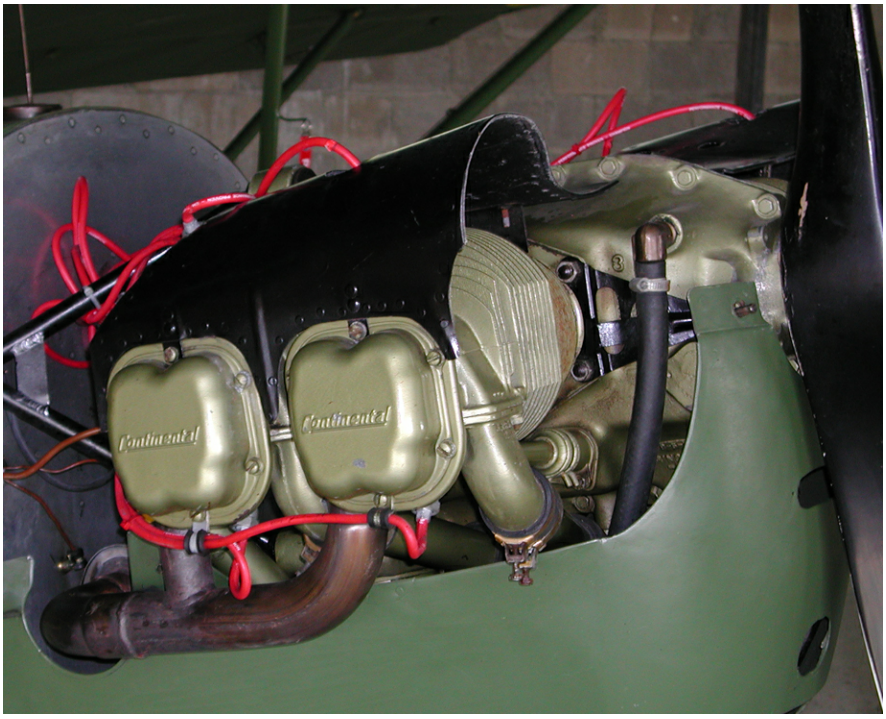
Guy Fourdrain

Quel avenir pour les m

Lors de l'assemblée générale du 2 avril 2005, au Plessis-Belleville, notre « gourou » de la mécanique, Clément François, a fait l'intéressante communication suivante.

Le premier Cub vola en 1931, avec un moteur Continental quatre cylindres, type A40 développant 37 CV. Puis le J2 reçut en 1934 un A40 de 40 CV : le potentiel était, à cette époque, de 500 heures.. Evolution ensuite, avec le 50 CV en 1937 et, en 1939, le C65 que nous connaissons bien et qui, sous sa définition Continental O-170-3, équipa tous les L4 Grasshoppers de l'US Army.

Le CMC 65 CV (et le C90 qui suivit) a donc été conçu il y a plus de 70 ans et a subi quelques changements d'équipements et adaptations, dont un démarreur et un alternateur.



Ces types de moteurs sont une référence dans leurs catégories. Ils ont permis d'effectuer des dizaines de milliers d'heures de vol de par le monde, avec des cellules très différentes les unes des autres. Jusqu'à ces dernières années, le maintien en ordre de vol de navigabilité de ces moteurs ne posa pas de problème, compte tenu du nombre et de la disponibilité des pièces de rechange, neuves ou d'occasion révisées.

L'usure, la dégradation ont ensuite conduit à la mise au rebut d'un grand nombre. Le coût des pièces neuves a considérablement augmenté et l'approvisionnement est parfois long, voire impossible pour certaines pièces. Les ateliers pouvant effectuer des remises en état complètes ou RG (y compris des équipements) se font de plus en plus rares et le prix des travaux augmente dans des proportions non négligeables. Notre crainte est que le coût finisse par être insupportable par les utilisateurs de ces moteurs.

Si l'on veut poursuivre les vols avec nos Piper, il faut envisager des solutions. Mais, si l'on parle d'un autre moteur que le CMC 65CV, les fanas puristes de Piper vont tomber en syncope : ils auront du mal à admettre un autre moteur derrière l'hélice de leur avion préféré, muni d'un CDN, faisant l'objet d'un renouvellement de plus en plus bureaucratique et sec, tant le parapluie qui est installé au-dessus de l'Administration est immense.

Alors, que faire ?

La firme Piper n'est pas directement concernée par l'entretien des moteurs, ni par l'adaptation d'un nouveau type de moteur, de conception plus récente et d'un coût d'exploitation plus raisonnable. Le problème se pose pour d'autres avions équipés de moteurs Continental.

Prévoir l'avenir, c'est l'espoir de conserver ces avions en ordre de vol avec le montage de moteurs que l'on trouve maintenant sur le marché. Il faut au préalable obtenir l'autorisation des constructeurs des avions concernés. En l'absence de cet accord, seule une structure agréée par les autorités de certification FAA ou européennes (ou pouvant l'obtenir), est à même de réaliser et présenter ce projet et de le faire aboutir avec les arguments exposés ci-dessus. Cet organisme devra s'engager à assurer le suivi de la navigabilité des avions ainsi remotorisés.

Une solution possible

Elle se présente avec le moteur australien Jabiru 2200, de 80 CV, d'une masse de 63 kg, y compris démarreur, alternateur, échappement avec silencieux et dispositif de refroidissement. Pour mémoire, le CMC 65 CV ne comporte aucun de ces équipements et pèse 74 kg. La consommation du Jabiru est de 15 l/h. Il doit être certifié JAR 22H prochainement.

Cette modification est facile à réaliser et sa certification ne devrait pas poser de problème insurmontable.

Tout ce qui précède n'est pas un rêve, mais une pré-étude qui respectera toutes les normes de sécurité actuellement en vigueur sur une cellule d'avion, qui ne demande qu'à voler pour le plus grand plaisir de ses utilisateurs.

moteurs de nos Piper ?

A ces préoccupations, Richard Wald, administrateur du PCF (Piper Club France, à quoi pensiez-vous ?) apporte un éclairage d'outre-Manche :

« Ils n'ont pas les même soucis en Angleterre car, si le moteur est monté sur un avion qui vole avec un CDN ou CDNR mais pas pour le transport aérien, les règles à suivre sont les suivantes :

1) Tout moteur peut voler encore jusqu'à 120% de son potentiel «fabricant».
2) Si le moteur est vérifié avant 120% par un atelier agrée qui trouve aucun problème, le moteur peut continuer sans limite, sauf vérification du moteur et des compressions toutes les 100 heures ou un an (selon la première échéance).

La conversion des A65 en A75 est recommandée, car cela aide la lubrification des cylindres opposés.

Les pistons, cylindres et toutes autres pièces des A65 sont toujours trouvables aux USA (Superior Air Parts, entre autres). Il y a toujours des ateliers agréés en Angleterre, habilités à la réfection des A65, notamment Vintech et Delta Aircraft Engines.

Je suis déjà en contact avec Olivier Germain sur ce sujet et on va se rencontrer bientôt pour discuter si les mêmes règles peuvent être appliquées en France.

J'espère que ça peut donner un peu d'espoir aux Français !

Richard WALD

La question posée sur un forum Internet américain a reçu le même type de réponse :

From what I understand, parts for the small Teledyne Continental engines (TCM) will still be available, but some are now getting more difficult to find (C85 crankshafts for example).

However, there are Supplemental Type Certificates (STC) for the TCM O-200 crankshafts, hydraulic lifters, rods, pistons & cylinders(?) are already available to use in the C-85 & 90s. Since there were many of these engines manufactured, there will be parts for them for some time yet, and I will assume there will always be some companies who will develop new STCs for other parts.

Since the Cub is so popular, and will probably always be popular, I don't think you will have to worry too much about acquiring parts for the engines. Of course, you could always get an STC for putting an O-200 or some other engine in it also.

CABI

Parts for the A-65 are available many places. El Reno and Fresno have quite a few. I buy mine from "Captain" Woody Herman, (phone 800 279 3165. His prices are usually pretty good.

Larry HUNTLEY

En d'autres termes, il existe des stocks de pièces pour A65 (et pour les autres moteurs de Piper classiques) aux Etats-Unis. Quand des pièces se font rares, des sociétés proposent des produits de substitution certifiés.

Notre premier correspondant pense que « le Cub étant si populaire – et appelé à le rester – il n'y a pas à s'inquiéter pour la fourniture de pièces. L'alternative étant l'obtention d'une certification de type supplémentaire (STC) pour le montage d'un O-200 ou tout autre moteur. »

ANNONCES

Olivier Severeyns **recherche** un PA19 ou PA18-90 (également intéressé par copropriété à deux dans la région parisienne). Si possible : double réservoir et démarreur.
Tél. 06 98 00 91 40 ; e-mail : olivier@severyns.com.

A vendre : Wag-a-Bond en cours de construction. Biplace côte à côte, train classique, moteur prévu : CMC O-200-1000. Liasse complète de Wag-Aero. ; fuselage complet, peint et prêt à entoiler ; sièges, portes, bâti moteur, cloison pare-feu, circuit de commandes, réservoirs, train complet, freins à disques), etc. Ailes : toutes les nervures sont prêtes ; pas de longeron ni mât. Lot complet de raccords, boulons et visserie. ***S'adresser à Georges Chapuis, 41, rue de la Paix, 67120 Avolsheim ; tél. 03.88.49.86.02.***

Bruno Chauvet vend un PA19. Moteur révisé, entoilage cellule neuf, démarreur MDL pare-brise et plexis neuf, équipé transpondeur mode C, radio 760 Cx et intercom. Potentiel restant 950 h, possibilité skis rétractables.
Cardex et détails techniques sur demande : **bruno.chauvet@laposte.net ou 06.87.48.37.52**.

Gilles Kermarc propose diverses pièces : mâts de Piper J3 révisés en 2003 (450€) ; mâts de PA 19 (450€) ; trains droit et gauche (150 €) ; empennage complet prof direct (550 €) ; visserie diverse et variée neuve avec poulies (100 €) ; plastron avant PA19 (100 €) ; carburateur Stromberg (550 €)
Tél : 06.07.46.77.78 ou gilles.kermarc@wanadoo.fr.

L'agenda

- Du samedi 23 juillet au vendredi 5 août 2005 : stage montagne au départ de Castelnau-Magnoac - LFDQ (Hautes-Pyrénées).
- Les samedi 6 et dimanche 7 août 2005 : escapade à Rocamadour - Lacave Le Frau - LF4623 (Lot).
- Les samedi 17 et dimanche 18 septembre : escapade œnologique à Saumur - LFOD (Maine-et-Loire).

Renseignements auprès de Guy Fourdrain et Jean-Jacques Barthe.

Les pipéristes de l'année

Du Cub à l'A380

Le pipériste de l'A380 ...

Gérard Desbois a pris part, le 27 avril, à un événement aéronautique historique : le premier vol de l'Airbus A380.

Né en 1958 à Longué, dans le Maine-et-Loire, Gérard Desbois, est pilote professionnel et ingénieur d'essais en vol. Il a travaillé pour l'Aérospatiale (devenue Airbus France) avant d'entrer à l'École du personnel navigant d'essais et de réception (EPNER). Il en a été, à 29 ans, le plus jeune diplômé.

A partir de 1987, il a été impliqué dans les essais en vol et la certification de plusieurs types d'appareil pour le compte de la Sogerma, à Bordeaux-Mérignac.

Gérard Desbois a rejoint Airbus en 1991 comme ingénieur d'essais en vol. Il a pris part aux essais de l'A340 et de l'A321 et a été ingénieur d'essais lors des premiers vols de l'A319, de l'A340-600 et, donc, de l'A380.

Titulaire de 5.500 heures de vol dont 4.500 heures d'essais en vol sur des machines de haute technologie, Gérard Desbois est aussi copropriétaire d'un Piper J3.

« C'est un J3 C65 de 1943, explique l'heureux pipériste. *Serial number 43-29882 ; moteur Continental C90-8-F, S/N 43-25-18 ; hélice Sensenich métal 76-AK-42.*

Bon, d'accord, on a un peu triché avec le moteur et l'hélice. Il faut cependant avouer qu'un 90 CV attelé à une hélice métallique (bien meilleur volant d'inertie) est un régal, surtout avec un pas de 42". Ce truc, même si sa vitesse de croisière est limitée (petit pas), grimpe aux arbres, littéralement. The foot, quoi !

Cet avion a participé à la campagne de Sicile et aurait été abattu deux fois. C'est peut-être vrai ou peut-être pas ? En tout cas il a bien dû sauter quelques clôtures, sans doute avec un pilote amoureux trop pressé d'aller retrouver sa fermière, car la structure du fuselage a été réparée au niveau de la cabane et au milieu du fuselage...»

Gérard Desbois contribue au magazine Aeromed, disponible sur Internet à l'adresse : http://aeromed.online.fr.

.. et son appareil, avant réentoilage et peinture en classique jaune Piper.

Un J3 autour du monde

Maurice Kirk est un personnage hors du commun.

Ses perpétuelles chicaneries avec l'ordre des vétérinaires, la police du Pays de Galles et toute autorité sur son chemin présentent un intérêt limité. En revanche, le pilote Maurice Kirk ne manque pas de cran.

En 2001, avec son Piper J3 « Liberty Girl » immatriculé G-KIRK (!), il s'est engagé dans la course aérienne Londres-Sydney. Exclu presque immédiatement parce que trop lent, il a poursuivi en marge de la course, ralliant lui aussi l'Australie.

Après des travaux indispensables sur « Liberty Girl », il a entrepris début 2005 le voyage du retour, non sans avoir participé l'an dernier à la Course autour de la Nouvelle-Zélande.

Pour rentrer à Cardiff, « The Flying Vet » a fait le choix de finir le tour du monde. Son voyage l'a mené à travers

l'Indonésie, Taiwan, la Corée du Sud.

C'est là qu'est aujourd'hui « Liberty Girl ». Le transit par le Japon et la Russie, en route vers l'Alaska, pose en effet des problèmes tant bureaucratiques que financiers.

Les aventures de Maurice Kirk peuvent être suivies sur Internet : www.kirk-flyingvet.com.

DÉLÉGUÉS RÉGIONAUX

Suite à l'assemblée générale du Plessis-Belleville, des délégués régionaux du Piper Club France ont été nommés.
Ce sont :

NORD :

Philippe Morinière,
contact@aeroclub-picardie-amiens.com.

CENTRE :

Patrick Flamme,
belin.flamme@wanadoo.fr.

SUD-OUEST :

Frédéric Lamouroux,
flamour@tiscali.fr.