PIPER CLUB FRANCE

Bulletin n° 56

4e trimestre 2005

Dix-huit Piper Cub rassemblés à Orléans

STAGE

Les plaisirs du vol en montagne

HISTOIRE

En route vers les 20 ans du Piper Club France

La belle saison et son cortège de meetings, rassemblement et escapades est terminée. Nos Cubs y sont de plus en plus nombreux, et surtout dans un état en **constante amélioration**, c'est bien là le but essentiel de notre association : une aide à la **construction**, une volonté de **formation** sur nos machines et nous deviendrons l'association d'utilisateurs d'un type d'avion, vraiment au service de ses adhérents.

A ce rythme, je commence à croire que nous fêterons en vol, les cent ans de notre machine en 2037 !

Pour le moment, notre conseil d'administration s'est tenu le 15 octobre sur l'aérodrome de Reims-Prunay. Cela devient une tradition, probablement générée par l'excellent accueil qui nous y est chaque fois réservé. Des décisions pour notre activité 2006 y ont été prises, le compte rendu ci-après vous permettra de réserver d'ores et déjà les dates de nos manifestations de l'an prochain.

Ne vous reste donc plus, pendant cette longue période non-aéronautique, qu'à :

- Préparer vos machines.

- Réserver le premier samedi de chaque mois, pour notre déjeuner à Nangis.

- Parfaire votre anglais aéronautique pour le troisième week-end de juin 2007, date des 70 ans du Piper Cub que nous irons dignement fêter à Popham, pour ceux qui auront sauté « Le Channel ».

Bons vols !

Guy FOURDRAIN

L'ÉTÉ EN IMAGES

Orléans

1 - Quelques avions amis avaient rejoint les Piper.
2 - F-BFYI superbement restauré par Bernard Thomas.
3 - Quand des pipéristes se rencontrent, ils ont bien des choses à se raconter...
4 - Comme d'habitude, l'armada belge était là. Les Anglais aussi.
5 - Un bon président doit savoir tout faire.
6 -A l'heure des récompenses : contents.

Lacave-Rocamadour

Un terrain perdu au fond de la pampa du Lot...

... où Christian Crouzel veille au bon accueil.

Piper sur Loire

Orléans accueillait, les 17, 18 et 19 juin 2005, le 19e rassemblement annuel du Piper Club.

Pour la seconde fois, nos Piper se sont retrouvés dans le Val de Loire – après Blois le 26 mai 2001 – la région Centre, « Cœur de France », offrant aux équipages de nos avions des paysages magnifiques.

Favorisés par une météo exceptionnelle durant ces trois jours, nos amis pipéristes ont pu admirer des sites remarquables (monastère de Saint-Benoît, château de Sully, pont-canal de Briare, …) en suivant le « fleuve royal », lors d'un parcours préparé à leur attention par Patrick Flamme, notre ami qui nous recevait sur le magnifique aérodrome du Loiret, avec la collaboration très active et appréciée de sa compagne Michèle.

Le SMADEAOL (Syndicat mixte pour l'aménagement et la desserte de l'Ouest du Loiret) a répondu très favorablement à notre demande de nous recevoir à Saint-Denis-de-l'Hôtel et a exonéré tous les participants des taxes d'atterrissage. Le directeur de l'aérodrome et sa charmante épouse (elle-même agent AFIS) mirent tout en œuvre pour faciliter les mouvements de nos avions, l'avitaillement essence étant assuré par l'aéro-club.

Nos amis de l'ASCAAO (Association des constructeurs amateurs d'avions de l'Orléanais) ont mis leur hangar à notre disposition pour le point d'accueil, tout près du parking en herbe où les mouvements de nos avions étaient assurés par quelques-uns uns de leurs sympathiques membres. Nous avons pu apprécier l'activité de cette association en visitant son atelier et hangar où plusieurs avions, en cours de construction ou terminés, reflètent leur compétence dans ce domaine.

C'est d'ailleurs dans ce cadre que le Piper L4A F-PKBM, décoré aux couleurs de l'opération Torch (débarquement des alliés en Afrique du Nord en novembre 1942), a été entièrement reconstruit par Patrick et Michèle (nos hôtes), démontrant ainsi toutes les qualités des rénovateurs pipéristes. Le F-PKBM reçut la première Coupe Pierre-Deligne lors du rassemblement à Blois en mai 2001, un mois après son premier vol. Il a navigué en France dans toutes les directions depuis cette première sortie.

Suivant une tradition bien établie, le verre de l'amitié offert par le Piper Club-France et l'ASCAAO le samedi midi fut précédé par la remise des coupes, par le président Guy Fourdrain et votre serviteur, aux plus « méritants » du 19e rassemblement. On notait la présence d'un de nos invités d'honneur, le colonel Thierry Caspar-Fille-Lambie, commandant de la base aérienne 123 Orléans-Bricy, et du directeur de l'aérodrome, Jean-François Vassal, accompagné de toute son efficace équipe. La liste des coupes et de leurs récipiendaires est jointe en annexe.

À cette occasion, le colonel, accompagné de Patrick, nous a fait l'honneur de prendre les commandes du Piper F-PKBM pour un survol de la Loire. Vol qu'il a *« fortement apprécié et dont il se souvien - dra longtemps »*, nous a-t-il confié. Plus tard, au cours du déjeuner pris dans l'aérogare mis gracieusement à notre disposition par Jean-François Vassal, le colonel nous a *« tendu la perche »* pour une future opération « portes ouvertes » à Bricy. À quand une patrouille de Piper sur le tarmac de la BA 123 ?

Patrick Flamme dévoile les secrets du J3 au colonel Caspar-Fille-Lambie .

L'après-midi fut consacré, au choix des participants, aux vols touristiques dans la région ou à une promenade en minibus à travers la forêt d'Orléans, nous conduisant au château de Chamerolles, pour le plus grand plaisir de nos compagnes qui découvrirent le charme et l'authenticité d'une demeure renaissance aux confins du Gâtinais et du Val de Loire. Les pièces d'eau et les jardins mettent en valeur ce magnifique petit château qui abrite un musée du parfum surprenant : laboratoire de parfumeur du XVIe siècle, très belle collection de meubles, d'objets et de flacons pour découvrir l'histoire de la toilette à travers les époques, orgue à parfums aux 270 essences différentes, avec démonstration pour tester nos talents de « nez » et

découvrir les notes de tête ou de cœur de ces parfums subtils…

Les repas, servis dans le hall de l'aérogare nous permirent d'apprécier leur qualité et leur convivialité. De même, le repas de gala du samedi soir fut l'occasion de nous évader vers la Sicile, sur la terrasse du restaurant de notre ami Andréa (modéliste possédant un J3 de 4 m d'envergure). Puis retour à l'hôtel « Le Dauphin » tout proche, monopolisé durant ces trois jours par toute notre équipe pipériste pour un repos bien mérité avant de repartir avec nos avions, suivant un cap inverse, à partir du dimanche matin.

La liste des participants se trouve à la fin de ce compte rendu : seize Piper ont fait le déplacement sur 26 avions, dont quatre CNRA, trois avions anglais et trois avions belges. À noter le passage de Bruno Chauvet avec son Broussard F-GIBN qui se rendait à Étain, en Lorraine, à une fête de l'ALAT.

Un grand MERCI à tous ceux qui ont permis à notre rassemblement de se dérouler dans d'excellentes conditions : syndicat mixte, directeur de l'aérodrome et ses agents AFIS, ASCAAO et tous ses dévoués membres, Aéro-Club d'Orléans, et tous les utilisateurs de la plate-forme, avec une mention spéciale pour Michèle et Patrick.

Clément François

Les participants

Pipers et dérivés

J3 SAN1	F-PFRA	Jean-Pierre VINTRAS	Abel GIRAUDET	Oloron
J3(L4H)-C90	F-BGXS	Luc SCHOONEJANS	Nathalie HASSLER	Meaux-Esbly
J3-C65	F-BFYI	Bernard THOMAS		La Roche-sur-Yon
J3-C65	F-BFBP	Didier BERTHELOT	Lionel GRACEDIEU	Nevers
J3-C65	F-PKBM	Patrick FLAMME	Michèle BELIN	Orléans
J3-C65	F-BFBO	Guy FOURDRAIN		Lognes
J3-C65	OO-CEK	Marc ALAERTS	Eric MORREN	Grimbergen
J3-C65	F-BHHQ	Pascal PICARD		Moret
J3-C65	F-BDTI	Robert LÉGLISE	François BERCIER	Saint-Cyr-L'Ecole
J3-C90	F-PHZY	Daniel AVENEL		Bernay
PA17	G-BDVB	Ted GARDNER		Reading
PA19	F-BNQQ	Claude FOURNIS		Lisieux
PA19	F-BOMT	Laurent CANDEL		Pithiviers
PA19	F-BMJN	Jean-Noël DESPERT	Nicolas DURUISSEAU	Chavenay
PA22-108	G-ARNJ	Richard KEECH	Margerie KEECH	Sealand
PA22-150	OO-JAK	Frans VERLAECKT	Frida VAN DE VELDE	Ambugies
Pietenpol	F-PBGT	Frédéric LAMOUROUX	Jacques MERCIER	Andernos
WagAero Sport Trainer	F-PRDJ	Isabelle RAMOND	Roger ZEISSLOFF	Saint-Cyr-L'Ecole

Autres appareils

Jodel D119	F-PIDZ	Jean-Jacques BARTHE		Reims
Cessna 152	OO-FLC	Frédéric CALLEBAUT	Julien ANTOINE	Grimbergen
Morane 733	F-BKOZ	Richard WALD	Rex COATES	Plessis-Belleville
□	G-TBUV	Mick HAMLETT		Plessis-Belleville
Fournier RF5	F-BPLR	Jean-M. DAUBAGNA		Gap
Broussard	F-GIBN	Bruno CHAUVET		Châteauroux
RV9A	G-BMIV	Steve SAMPSON	Else SAMPSON	Ladybank Field

Venus en voiture

(J3/90 - HB-OBB)		Claudine CHRISTINET	Daniel CHRISTINET	Lausanne
(PA18/150)	F- BNMP	Jean GLASSON	Hélène et André	Lisieux
(L18C)	G- BKRF	Kenneth BISHOP		
(PA 17/90 Vagabond)	G-BCVB	Tony NOWAK		Popham
(PA12/135)		Clément FRANÇOIS	Annie FRANÇOIS	Nancy
		Jean FRANÇOIS	Rosmarie FRANÇOIS	
		Olivier SEVERYNS		

Les récompenses

Les coupes ont été attribuées à :

L'**Aéro-club Pierre-Trébod** (Saint-Cyr-l'École, qui assure la formation de ses pilotes avec, entre autres, ses deux Piper J3

Isabelle Ramond, venue avec son WagAero Sport Trainer F-PRDJ, elle a appris à piloter à l'AC Pierre-Trébod.

Marc Alaerts, venu avec son J3C65 OO-CEK, responsable de l'AC de la Sabena à Grimbergen et pilote depuis 1956.

Richard Keech, qui a accompli la plus grande distance : 780 km en 4 h 50, à bord de son PA22-108 G-ARNJ.

Bernard Thomas, venu de La Roche-sur-Yon, est arrivé le premier tout en étant le dernier inscrit !

Une descente à Lacave

Quand nous avons rencontré Guy en début d'année, Christian et moi lui avons raconté les premiers rassemblements du Piper Club, souvent improvisés sur un petit terrain perdu. Parfois très désordonnés mais toujours pleins de bonne humeur, de fous rires et d'histoires d'avions. Il nous a alors demandé d'en organiser un comme ça en août et c'est ainsi que nous nous sommes retrouvés à Lacave-Rocamadour pour une sorte de bain de jouvence.

Un petit terrain privé où les Piper et dérivés se sentent bien.

Nous avons donc renoué avec les traditions. Il y avait quatre avions inscrits et nous en avons eu jusqu'à dix mais jamais en même temps car, comme il se doit, ils arrivaient et repartaient sans arrêt soit pour un vol local soit pour une petite visite en voisin soit pour le pétrole ou les photos ou n'importe quel prétexte pour voler en liberté dans ces décors somptueux. Personne ne s'en est privé !

Nous devions être dix à table et nous avons été vingt-deux ! On a rajouté des tables et des chaises et partagé confit et pommes sarladaises. De toute façon, on avait du pain des fromages de Rocamadour, des pêches et des melons et, grâce au charcutier local, la farce fut jouée !

Le bergerac rosé était bien frais sous les arbres et les histoires allaient bon train. Nous avons même eu un concert privé de saxophone.

Nous avons eu droit à l'éternel problème de la chambre d'hôtel qui n'était pas réservée et des allers et venues entre hôtel et terrain. Juste pour nous rappeler que l'avion est le moyen le plus rapide d'aller d'un endroit où l'on a une voiture qui ne servira pas à un autre endroit où l'on n'en a pas et où elle serait très utile… Mais on a transformé le camion de Christian en bétaillère et en avant !

Mais, en plus de ces ingrédients classiques, nous avons eu la chance d'avoir le plus important, l'essence même de ces rassemblements : la qualité des participants. Pilotes ou passagers, professionnels ou amateurs, pilotes du dimanche ou simple curieux, constructeurs ou mécaniciens, ils sont tous venus simplement pour le plaisir de se trouver ensemble.

Pour discuter sans fin pour la dix millième fois de la meilleure façon de poser un Piper, pour écouter Christian nous raconter sa folle jeunesse ou s'étouffer de rire avec « *lampe au néon, pelle à tarte, Aigue-Morte, acétylène…* » Et, au fond, c'était bien ça la vraie vérité !

Seule dérogation à la tradition, Christian et moi n'en avons pas été de notre poche. Nous avons bien essayé mais, en bradant les derniers repas, nous avons équilibré. Nous devons nous faire vieux tous les deux et avons peut-être réussi à comprendre que « loi de 1901, non lucratif » ne veut pas dire à fonds perdus…

Assis sur une pierre j'ai regardé l'histoire se répéter : les avions alignés, les amis en train de déjeuner et rire sous les arbres, l'incroyable majesté du paysage et ce merveilleux soleil d'août. Il y avait dans tout ça l'harmonie et la beauté éternelle des plaisirs simples et je me suis senti heureux d'être là.

Frédéric Lamouroux

A quelques coups d'ailes de Lacave, des paysages magnifiques.

A l'assaut des Pyrénées

Le stage Montagne 2005 s'est déroulé dans les Pyrénées, avec comme base de rayonnement l'aéro - drome de Castelnau-Magnoac (LFDQ). 96 heures de vol ont été réalisées au cours de ce séjour, en formation montagne et mise en place, par les neuf participants, répartis entre cinq aéronefs (trois Piper, un Jodel et un Robin).

Le seul altiport pyrénéen, des alti - surfaces locales, de nombreux ter - rains privatifs à proximité à caractéristique de terrain de mon - tagne, des aérodromes originaux, ont permis une instruction variée et diversifiée.

L'aéro-club local nous avait mis à disposition son club-house bénéfi - ciant de toutes les commodités, possi - bilité de camping, hôtel-restaurant de qualité à proximité. Les installations de cette plate-forme ont été financées par la municipalité, qui favorise ainsi le développement de toutes les activi - tés aériennes (vol moteur, ULM, parachutisme, aéromodélisme). Aucune mise en place d'aéronef spé - cifique, pas de vacation d'instructeur.

Appréciation personnelle de Frans et Frydda Verlaeckt, heureux proprié - taire du Piper PA22 OO-JAK, partici - pants au stage.

Pour un coup d'essai ce fut un coup de maître. Marc Alaerts m'avait parrainé dans le Piper Club France un peu malgré moi, mais je me suis pris au jeu. Après l'expérience du rassemblement d'Orléans et la franche amitié que nous avons rencontrée, le stage montagne était tentant. De plus que nous avions projeté de passer nos vacances dans cette région.

Notre but n'était pas de passer une qualification montagne, mais d'acquérir de l'expérience pour le vol en montagne et de recevoir une initiation dans l'utilisation des altiports et altisurfaces. Ce but a été atteint et même largement dépassé. Une bonne dizaine de terrains furent visités et étudiés. La première approche sur Peyresourde me donne encore des frissons. Les vols autour du Pic du Midi, le passage en Espagne, la visite à l'atelier de Jean-Pierre Vintras à Oloron-Sainte-Marie, ainsi que les vols au château cathare de Montségur et la visite de Carcassonne me font encore rêver.

L'approche rigoureuse de la matière, un peu déroutante au début, a fait ses preuves. Le vol en montagne est une affaire sérieuse et ne pardonne pas les erreurs. Les quelque 35 heures de vol pendant le stage furent très instructives mais aussi très agréables. Merci Jean Jacques, instructeur.

Mais s'il n'y avait eu que ça, quoique valant largement la peine, mon histoire serait bien courte. On était dans le Sud-Est. En Gascogne. Cette belle région nous aurait été dévoilée que par air si notre instructeur n'avait eu ses souches en Gascogne.

Grâce à l'amabilité de Philippe Daubercies, autre stagiaire montagne, notre instructeur, devenu guide passionné pour sa région, nous faisait visiter les plus beaux coins.

Merci Philippe de nous avoir conduit généreusement dans une villa gallo-romaine, une église fortifiée du XIII^{e}, un monument commémoratif de la résistance armée en 1944 (maquis de Meilhan) et d'autres merveilles de la région. Merci Jean Jacques, guide et aussi chauffeur.

Il y avait bien sûr Castelnau-Magnoac. Base idéale, très près des montagnes, mais cependant dans la plaine, juste suffisamment loin des reliefs pour ne pas en avoir les désavantages.

Mais d'autres sites répondent à cette définition. Alors qu'est ce qui rend Castelnau si exceptionnel ? Il y a le club et ses installations : essence, piste herbe en bon état, un club-house accueillant (même pour des naufragés dont la tente fut inondée par un orage), un hangar plein mais abritant in extremis deux avions qui risquaient d'être détériorés par des grêlons gros comme des œufs de pigeons.

D'autres stagiaires, tels que les équipages des deux Piper Cub de Lisieux avec Claude, Jean et André qui ne pouvaient que rehausser l'ambiance. J'ai fortement apprécié les vols en formation. Nous avons visité ces nouveaux amis à Lisieux à la fin du mois d'août. Ce furent des retrouvailles très chaleureuses.

Mais à Castelnau il y avait surtout Irénée Dutrey. Après avoir été pendant 25 ans le président inspiré de ce club, Irénée demeure jusqu'à ce jour le cœur battant de cet aérodrome. Sa gentillesse et son dévouement proverbial font le bonheur de tous les pilotes. Le plein d'essence, de l'huile, une petite réparation : tout est possible.

Il y avait les histoires qu'il nous racontait sur la région et ces habitants ; les trucs et ficelles qui rendent la vie agréable et font découvrir des restaurants, des mets exquis et d'autres amis. Son épouse Alice, par ses remarques non dépourvues d'humour, ne pouvait que rehausser la volubilité et la passion des conversations. Merci Irénée et Alice.

La cerise sur le gâteau de nos vacances fut le retour par Lacave-Rocamadour. Un autre rassemblement Piper Club très apprécié. Piste à 5 % : piece of cake après le stage !

LE COIN DU MÉCANO

Exceptionnellement, ce n'est pas le sécrétaire du Piper Club, grand maître en mécanique « cubiste », Clément François, qui signe le « Coin du mécano » de ce numéro.

Avant de laisser la plume à un pipériste qui nous narre ses aventures avec son carburateur, Clément rappelle la liste des articles qu'il a publiés dans le bulletin, et les numéros dans lesquels on les trouvera.

Réglage cellule, n° 24.

Installation d'un panneau solaire, n° 27.

Mâts et chapes, n° 28.

Problèmes d'allumage, n° 29.

Bulletins de service (BS) et consignes de navigabilité (CN) : collection complète en archive, n° 32.

Montage des sandows et outillage, n° 33.

Installation des hélices et types homologués, n° 35, 37 et 47.

Montage d'un turbo-alternateur dans le V de train, n° 21.

Recueil des BS et CN, n° 43.

Programme d'entretien et GSAC, n° 44.

Documentation avions et moteurs, n° 45.

Documentation maintenance, n° 46.

Amortisseurs de train à ressorts ; remplacement des sandows, n° 51.

CDNR, n° 52.

Le carbu était presque parfait

Objet du crime : Carburateur Bendix – Stromberg NA-S3A1.

Motif du crime : pointeau de carburateur avec l'extrémité en Néoprène.

En rentrant de vacances par une belle après-midi de juillet, j'ai voulu m'envoyer en l'air avec mon brave et vieux compagnon J3-C65.

Le garnement est équipé d'un moteur C90-8F lequel reçoit le très précieux liquide de 100LL d'un carburateur Stromberg. Après une mise en route et une petite balade tranquille vers le point d'attente, les essais du vénérable moteur se sont passés sans problème.

La mise en puissance a été parfaite et tout s'est très bien déroulé jusqu'à la rotation ou soudain une grosse perte de puissance a rendu le décollage impossible. Le moteur se stabilisant vers 1.700-1.800 tours avec un régime irrégulier.

Après un décollage interrompu, heureusement sur une longue piste, il a fallu comprendre les raisons de ce problème. Or les magnétos étaient parfaites, il n'y avait

aucun risque de givrage avec un temps très sec et 27°C et une réchauffe carburateur en parfait état. En appliquant à nouveau la puissance maxi, il fallait attendre une quarantaine de secondes pour reproduire le phénomène. Cela rendait la détection du problème impossible pendant des essais moteur normaux.

Le problème venait visiblement d'une alimentation en carburant défectueuse, pourtant le décanteur et le filtre d'entrée du carburateur étaient tous les deux propres.

La décision de démonter le carburateur a dévoilé la cause du problème. Le pointeau du carburateur avait une extrémité en néoprène qui avait eu la très mauvaise idée de gonfler. Le débit carburant à l'entrée du carburateur devenant nettement inférieur à ce que demande le moteur à la puissance maximum. Pendant la course au décollage la cuve se vidait progressivement jusqu'à perdre la puissance au moment sensible.

Un petit coup d'oeil au catalogue Sprucce a amené une solution : un pointeau en acier sur un nouveau siège.

Les références : needle valve steel and seat : P-14222 ; gasket and ring set: 07-02200

Cela vaut la peine de vérifier son carburateur pour une plus grande tranquillité au décollage ! Le catalogue signale également un risque de dommage moteur en vol suite à un appauvrissement du mélange.

Bons vols à tous.

APPEL AU PEUPLE

Les Piper en Algérie

Ce sera le sujet d'un futur numéro « Spécial Histoire » du bulletin du Piper Club France. Dirigé par Marc Alaerts et Jean Molveau, il devra beaucoup à notre partenaire, le Musée de l'ALAT de Dax. Et aussi aux membres de notre association.

Le Piper Club en appelle donc à chacun d'entre nous pour aider les auteurs à réunir des témoignages, des photos, des documents divers…

Contact : Jean Molveau, j.molveau@freesurf.fr

Les Piper dans la presse

Votre quotidien local, votre magazine préféré consacre un article à nos avions de prédilection ? Le Piper Club souhaite constituer un « press-book ». Cette collection sera autant une mémoire et un outil de documentation du club qu'un outil de promotion de notre activité et de nos appareils.

Envoyez-le (ou une bonne copie) au président, abondant ainsi le «press-book» du Piper Club : Guy Fourdrain, 9, rue Jules- Vallès, 77420 Champs-sur-Marne.

Piper Club Spirit
ou la naissance du Piper Club France

par Frédéric Lamouroux

1 — Gérard, « L'Amiral »

Août 1986, je suis en vacances dans les Landes depuis quelques jours et je dois aller à Sabres, à quelque 25 km à l'ouest de chez moi. Je prends la D626, l'ancienne voie romaine qui relie la Méditerranée à l'Atlantique.

À quelques kilomètres de Sabres, je freine brutalement : il y a sur le bas-côté de la route, en lisière d'un champ de maïs, un petit avion rouge et blanc. Je recule et considère la scène, incrédule : il n'y a pas de piste, un hangar agricole sans côté qui abrite un vieux camion, tout un bric-à-brac et une antique caravane.

Mais ce qui m'attire le plus c'est cet étrange coucou bariolé de rouge et blanc, avec ses gros pneus, ses immenses ailes hautes et ses cylindres qui sortent du capot : on dirait un gros jouet oublié là. Je ne comprenais pas ce qu'il y faisait ni, surtout, comment il y était arrivé : la route est étroite, bordée de platanes et tout atterrissage impossible. Je ne savais pas, à ce moment précis, contemplant cet étrange oiseau, que je venais d'attraper le plus formidable virus de toute ma vie.

Un bonjour discret interrompit ma réflexion et je vis arriver un petit homme aux cheveux blancs et drus au visage buriné qui me regardait par-dessus ses lunettes de ses yeux bleus délavés avec une étrange douceur. Je lui demandais comment l'avion était arrivé là et il me dit, les yeux pétillant de malice, que je me trouvais sur l'aérodrome de la Haute-Lande, dit « Le Porte-avions » tout heureux de voir qu'une fois de plus quelqu'un s'était fait prendre au piège.

Il y avait bien une piste en effet au milieu du champ de maïs, mais totalement invisible de la route. En fait « couloir » serait plus précis comme appellation puisqu'elle ne faisait que 450 m sur 20 m et que, de chaque côté, le maïs faisait 2 mètres de haut en ce mois d'août ! Histoire d'en rajouter un peu, il y avait un pivot d'irrigation qui traversait la piste deux fois par jour, empêchant tout atterrissage ou décollage. Et, pour finir, un fossé au seuil de piste 28…

L'homme se présenta : Gérard Esmery, président de l'aéro-club, pilote propriétaire de l'avion instructeur non certifié et homme-orchestre. Il me fit cérémonieusement asseoir dans la caravane et, démarrant un groupe électrogène, me lança un diaporama de présentation qui commençait par un « Donner des ailes à la Haute-Lande » que je devais entendre des centaines de fois par la suite.

À l'issue de cette introduction il me proposa un vol d'initiation que je m'empressais d'accepter. Il m'installa en place arrière, ce qu'il faisait systématiquement

Gérard Esmery, « L'Amiral », amoureux de tout ce qui vole.

avec les élèves pour les habituer avant le lâcher, et démarra l'avion à la main depuis l'arrière de l'hélice. Ce que je n'avais encore jamais vu faire.

Je n'oublierai jamais ce premier vol dans la tiédeur montante de ce matin d'été, verrière et porte ouverte sur la majestueuse forêt embrumée de sommeil avec toutes ces nuances de mauve et de vert et ces odeurs de bois de mousse et de résine. Il me laissa même les commandes et je fus surpris de constater que je n'avais pas oublié mes quelques heures de 112 passées dix ans plus tôt. Ce diable d'homme savait très bien ce qu'il faisait car, en descendant de l'avion, je pris mon inscription au club et rendez-vous pour ma première leçon, le soir même.

Nous étions une dizaine de tous âges et tous horizons à partager la même passion dans un mélange coloré et baroque. Il y avait ses deux filles, la brune et la blonde, aussi différentes que jumelles ; Christophe qui voulait devenir pilote professionnel ; Pascal le géant viking à la Traction bleu pâle ; Fernand le colonel qui faisait des aquarelles ; Martine qui nous enflammait avec sa combi de vol bleu ciel transparente ; Pierre, Philippe, Gérard et bien d'autres encore.

Mais il y avait surtout l'Amiral et son porte-avions. Il avait reconstitué dans ses landes natales un authentique terrain de brousse directement inspiré de ses campagnes en Indochine et au Sénégal ou il avait fini commandant d'une escadrille de Tri Pacer. C'était folklo-rustique-spartiate mais merveilleux de joie de vivre et de chaleur humaine.

L'apprentissage était par contre très dur. Le bon vieux J3 F-BFFN faisait de son mieux, avec ses 65 CV essoufflés et cette satanée bille qui foutait le camp dans tous les sens. Mais le pire c'était la piste. Elle était non seulement courte, mais surtout très étroite puisqu'à l'axe il ne nous restait que 4 m entre chaque saumon d'aile et le mur de mais. Par sécurité il nous faisait poser en piste et à 70 mph imaginez le bonheur !

De temps en temps, quand nous n'en pouvions plus il nous faisait un petit break et nous montrait comment on volait en reco avec un J3 entre les pare-feu en dessous de la cime des pins ou au raz de l'eau des lacs noirs. Son grand truc était la panne en campagne : soit il réduisait tout d'un coup et nous devions trouver et nous présenter sur la route ou le champ qu'il avait repéré ; soit il masquait les instruments et nous demandait d'afficher à l'oreille une vitesse ou un nombre de tours, ou encore il nous faisait décoller ou atterrir sur une roue. J'étais loin de me douter à cette époque que, quinze ans plus tard, ce que je prenais pour des fantaisies allait sans doute nous sauver la vie, à mon fils et à moi. Mais c'est une autre histoire.

Nous sortions des leçons épuisés, souvent proches de la rupture et de l'abandon. Mais, quelques instants plus tard, assis

autour de lui sur des rondins de bois, nous l'écoutions nous raconter ses histoires de voyages, d'aventures et de terres lointaines comme des enfants. Il y avait souvent des visiteurs en avion qui, lorsqu'ils ne finissaient pas dans le maïs, restaient un moment une nuit ou quelques jours et souvent nous finissions sous les étoiles autour d'un barbecue improvisé, épuisés mais heureux, brûlant de cette flamme qu'il savait si bien nous communiquer.

Peu à peu je m'attachais à cet étrange avion, au point de souhaiter en acheter un. Lorsqu'on nous apprit qu'il y en avait un qui avait capoté dans les vignes à La Réole, l'idée d'acheter l'épave et de le reconstruire nous fit monter une expédition pour le lendemain. Je ne savais pas qu'après le virus du J3 j'allais en attraper un autre encore plus dévorant : celui de la construction amateur.

(À suivre)

LA VIE DU PIPER CLUB

Les décisions du conseil d'administration

Le conseil d'administration du Piper Club France s'est réuni le 15 octobre 2005. Étaient présents : Jean-Jacques Barthe, Clément François, Guy Fourdrain, Richard Wald ; excusés : Marc Alaerts, Jean François, Pierre Juste, Luc Schoonejans.

Décision 1.– Renouvellement du bureau.

Sont élus :

Président : Guy Fourdrain.

Secrétaire : Clément François.

Trésorier : Jean François.

Administrateur chargé du fichier et des déclarations en préfecture : Jean Jacques Barthe.

Administrateur chargé des relations avec la Belgique : Marc Alaert.

Administrateur chargé des relations avec le Royaume-Uni : Richard Wald.

Administrateur chargé des relations avec les États-Unis : Luc Schoonejans.

Administrateur chargé du site Internet : Pierre Juste.

Décision 2.– Annuaire photographique.

Clément François joindra à l'envoi du bulletin 56 une fiche de demande de renseignements permettant de réaliser la mise à jour.

Décision 3.– Fabrication en 50 exemplaires du CD réalisé par Patrick Flamme. Ce document sera envoyé en retour d'inscription 2006 (un exemplaire est transmis pour lecture à Clément François). 25 exemplaires seront réalisés sur cassette VHS.

Fabrication de cartes de membres par Pascal Picard (photo choisie)

La cotisation 2006 sera portée à 45 €.La cotisation souscrite après le 1er octobre est validée pour l'année suivante.

Décision 4.– Parution dans le prochain bulletin de la liste des articles déjà parus dans le « Coin du mécano ». Ce document sera préparé par Clément François.

Décision 5.– *Promotion.* Mise à jour du document papier (réalisation Pierre Deligne) par Jean Jacques Barthe, et après relecture par Guy Fourdrain.

Décision 6.– Relecture par Clément François du mémoire de Christophe Lemaire « Guide avant de se lancer dans la construction d'un Cub », avant diffusion aux adhérents du Piper Club France.

Décision 7.– Sorties 2006.

Assemblée générale le samedi 1er avril, sur le terrain des Mureaux.

20e rassemblement , samedi 17 et dimanche 18 juin (troisième week-end de juin), sur le terrain de Belvès.

ESCAPADES :

Du samedi 12 au mardi 15 août, à Oloron-Sainte-Marie et Dax.

Samedi et dimanche 9 et 10 septembre à Saumur/Montsoreau.

STAGE MONTAGNE : A priori, du samedi 29 juillet au vendredi 11 août 2006, organisé par Jean Jacques Barthe dans les Pyrénées.

Décision 8.– Sorties 2007.

Assemblée générale le premier samedi d'avril

Rassemblement : le 3e week-end de juin, soit les samedi et dimanche 16 et 17 juin à Popham, en Angleterre. Une concentration aurait lieu le jeudi soir à Abbeville ou Boulogne-Equihem. La traversée se réaliserait le vendredi, les retours le dimanche.

Décision 9.– Approbation de la candidature de Gilles Kermarc, pour réaliser les bulletins, suite à la démission d'Isabelle Blanc.

Décision 10.– Recherche d'économies sur le prochain rassemblement : édition de médailles plutôt que de T-shirts et coupes. Économies sur coûts divers : dîner ? navettes ?

Décision 11.– Approbation du sommaire des deux prochains bulletins.

Décision 12.– Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, plutôt qu'ordinaire, le 1er avril 2006.

Décision 13.– Relance, avec le bulletin 56, des membres n'ayant pas réglé 2005.

Décision 14.– Décision non prise faute d'une majorité : lancement par l'IUT d'Évry d'une étude permettant, à partir de plans existants, et d'un moteur Jabiru, de construire un Cub ULM.

Le point sur la construction d'un Piper à l'IUT de Tremblay-en-France (voir bulletin n° 54)

Une réunion de coordination s'est déroulée le 3 octobre. Étaient présents : Gorky Seyes et Zoheir Aboura pour l'IUT, et Guy Fourdrain pour le Piper Club.

Dépôt de ce jour à IUT de 800 exemplaires environ du bulletin du Piper Club, pour communication vers les entreprises (IUT).

Dépôt des plans officiels WagAero de l'avion à construire (PCF).

CONFIRMATION DU LANCEMENT DU PROJET. Ce qui génère les actions suivantes :

Commande et règlement des plans (PCF).

Dépôt du dossier de construction auprès du GSAC, avec réservation de l'immatriculation F-PIUT (PCF).

Dépôt du bâti de fuselage dans les locaux de l'IUT dès que possible (PCF).

Demande de devis (PCF) transmis à l'IUT pour commande des fournitures permettant la réalisation du fuselage, du train et des empennages (estimation : 4.429 $).

PLAN DE COMMUNICATION

« Faire connaître l'IUT de Tremblay » auprès des entreprises implantées sur la plate-forme aéroportuaire.

Objectif : stages, contrats de travail, taxe d'apprentissage.

Moyens : 800 exemplaires du bulletin du Piper Club à diffuser ; listing des entreprises implantées (Ville de Tremblay, PCF) ; exposition du fuselage dès le 15 décembre 2005, sur le parking du RER, parc des expositions à PN2 (PCF) ;
articles dans la presse locale et aéronautique (IUT + PCF), rédaction d'un article pour parution dans « Coccinelle », revue éditée par Air France Maintenance (IUT).

LES DERNIÈRES NOUVELLES

L'IUT Tremblay-en-France a mobilisé le budget nécessaire pour commander les matières premières permettant la réalisation du fuselage, du train, de la dérive.

Pierre Juste (Piper Club) prépare la commande destinée à Wag-Aero. Daniel Avenel a livré le bâti de fuselage à l'IUT le 18 novembre 2005.

Les plans du futur Cub sont en cours de réalisation sur AutoCAD.

La construction démarrera en decembre. Reste une question : volera-t-il pour les 70 ans de son ancêtre ?

Le bâti de construction est à bon port ...

... le travail des étudiants peut débuter.

DÉJEUNER PIPER À NANGIS

L'aérodrome de Nangis a la chance de posséder un restaurant, « Le Pélican ». Guy y propose un déjeuner le premier samedi de chaque mois à 12 h. Le Piper Club paie le kir d'accueil. Le premier déjeuner a eu lieu le 1er octobre, les suivant les 5 novembre et 3 décembre. Le prochain est prévu le samedi 6 janvier. Prévenir de votre venue au tél. 01.64.08.18.05 ou 06.82.44.07.74.

EN ALSACE AUSSI

Éric Jansonne (06 07 06 84 05, e-mail flight.alsace@wanadoo.fr) propose un déjeuner Piper pour la région Est, le dimanche 22 janvier 2006, sur l'aéroport de Colmar-Houssen.

PARTENARIAT AVEC LE GPPA

Par amitié mis aussi pour plus d'efficacité, le Piper Club France et le Groupement pour la préservation du patrimoine aérien, d'Angers-Marcé, ont décidé de mettre en place un partenariat et d'échanger désormais leurs revues, pour une meilleure information mutuelle.

LES DERNIÈRES PARUTIONS

" Histoire de l'ALAT de 1794 à 2004 ", du général Martini, éd. Lavauzelle (28 €).

" Piper Cubs "de Carroll V. Glines, Schiffer Publishing Ltd (45 $).

Annonces

Jean-Pierre Charvin vend deux roues complètes pour PA18. Pneus 800-4 avec frein pour axe 1-1/4 inches. Faire offre au 04.80.04.01.13.

Bruno Chauvet vend son Piper PA19 moteur révisé, entoilage cellule neuf. Potentiel 950 h. Possibilité skis. Il cherche un autre PA19 à restaurer. Contact : chauvet bruno@laposte.net ou au 06 .87.48.37.52.

Jean-François Cavalié possède un moteur Lycoming 150 CV hors potentiel. " Je l'ai acheté voici deux ans et demi, en même temps que mon PA18 F-GRAG, mais je n'en ai pas l'usage. N'hésitez pas à me contacter par e-mail (jean-francois.cavalie@hydro.com) ou au 06.70.81.21.47. "

Jérôme Colcomb (colcomb.jerome@tiscali.fr) est à la recherche d'un J3. " J'ai commencé ma formation sur cet avion et, à 35 ans je rêve d'en être propriétaire. Je n'ai pas égalé cette sensation de vol et veux la faire partager. " On le joint au 06.75.76.38.46.

Ces petites annonces restent de l'entière responsabilité de leur auteur et ne sauraient engager la responsabilité de l'association sous quelque forme que ce soit.

Stage montagne

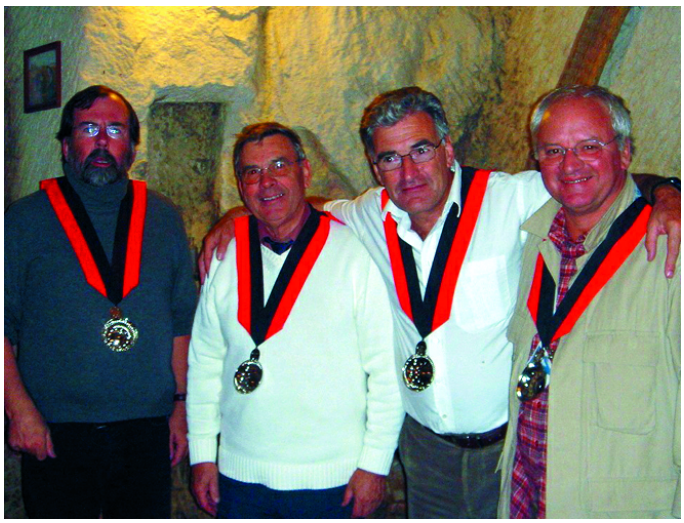
1. En finale sur l'altiport de Peyresourde-Balestas.
2. Bagnères-de-Luchon, repaire de Piper Cubs ce jour-là.
3. Les stagiaires ont pu découvrir un environnement rare.
4. La convivialité était également au programme. (2e à gauche : Irénée Dutrey)

Saumur

Le fort vent qui a balayé a France les 17 et 18 septembre n'a pas encouragé les Cub à rallier le Maine-et-Loire. Trois appareils ont cependant retrouvé, sur le terrain de Saumur - Saint-Florent, un groupe du « Bivouac Cessna ».

Pipéristes et cessnaïstes (on dit comme ça ?) avaient ensuite un riche programme : déjeuner au château de Montsoreau assorti d'une dégustation des produits du terroir (blanc, rouge et pétillant). Suivait une balade sur la Loire à bord d'un futreau, embarcation traditionnelle du fleuve royal.

Le soir, le président du Bivouac Cessna, François Bonte, le nôtre, Guy Fourdrain, et Gilles Kermarc (les voici en compagnie de Gérard Foulon, viticulteur à Montsoreau) étaient intronisés « baillis » de la Commanderie du Taste-Saumur au cours du repas pris dans un cadre classique du Saumurois : une cave troglodytique.



AVENTURE

Coup d'arrêt au tour du monde

Nous avions évoqué, dans le précédent bulletin, l'extraordinaire projet de Maurice Kirk. Le « Flying Vet » de Cardiff avait, après avoir pris part à la course Londres-Sydney de 2001 à bord de son J3/90 Liberty Girl, entrepris de finir le tour du monde par le Pacifique et l'Amérique du Nord.

Liberty Girl en bien mauvaise posture à Kanazawa.

Son aventure semble compromise après les déboires qu'il a connus au Japon en octobre. Intransigeance des autorités locales ? Difficultés relationnelles dont Maurice Kirk semble avoir le secret ? Toujours est-il qu'il s'est trouvé dans une impasse, se voyant refuser l'autorisation de démonter son appareil pour l'expédier aux États-Unis. L'option du passage le long de la côte russe avait été abandonnée depuis plusieurs mois.

Le vétérinaire volant a donc décidé de retourner en Corée. Hélas, alors qu'il survolait une zone de collines forestières, son moteur l'a lâché. Par chance, il a pu atterrir dans une rue de la ville la plus proche, Kanazawa. Au cours de cet atterrissage de fortune, cependant, l'appareil a été très gravement endommagé et le pilote a subi la fracture d'un bras.

Au mois de novembre, l'ami Maurice en était encore à tenter de récupérer « Liberty Girl », placée sous séquestre par la police de Kanazawa. Il se demande encore s'il doit faire restaurer son appareil pour poursuivre son périple autour du globe.

Site : http://www.kirkflyingvet.com

" The Last Dog fight "

Un Fieseler Storch a été la dernière victime d'un combat aérien pendant la Seconde Guerre mondiale. Au cours d'une mission de reconnaissance, il a été repéré par l'équipage d'un L4 Grasshopper en quête de cibles.

Les membres de l'équipage du Cub ont ouvert le feu en utilisant leurs armes de poing. Le Storch a tenté de les esquiver en spiralant vers le sol. Les pilotes américains ont atterri auprès des Allemands et les ont capturés.

Outre le fait que ce Storch a été le dernier appareil perdu par la Luftwaffe pendant la guerre, il est aussi le seul à avoir été abattu au pistolet.

Historic Aircraft Collection, un groupe de passionnés anglais, propose en meeting aérien une recréation de cet épisode.

Historic Aircraft Collection Ltd, P.O. Box 39, RYE, East Sussex, TN31 6ZT, Grande-Bretagne.
Tél. (+44) 01580 830215.
E-mail : hac@aerovintage.co.uk

L'agenda

2006.

Assemblée générale le samedi 1er avril, aux Mureaux (Yvelines).

20e rassemblement les samedi 17 et dimanche 18 juin, à Belvès (Dordogne)

.

ESCAPADES :

Samedi 12 et dimanche 13 août à Oloron-Sainte-Marie/Dax (Pyrénées-Atlantique et Landes).

Samedi 3 et dimanche 10 septembre, à Saumur/Montsoreau (Maine-et-Loire).

STAGE MONTAGNE : première quinzaine d'août, dans les Pyrénées.

2007

Assemblée générale le premier samedi d'avril

Rassemblement samedi 16 et dimanche 17 juin à Popham, en Angleterre. Une concentration aurait lieu le jeudi soir à Abbeville ou Boulogne-Equihem. La traversée se réaliserait le vendredi ; retour le dimanche.

Piper Club France

Qui est qui ?

• **Président** : Guy Fourdrain (gfourdrain@yahoo.fr, 9, rue Jules-Vallès, 77420 Champs-sur-Marne).

• **Trésorier** : Jean François (fbouz@free.fr).

• **Secrétaire** : Clément François (8, allée des Pinsons, 54220 Malzéville ; fax : 03.83.21.07.34).

• **Administrateurs**

Jean-Jacques Barthe (jjbrt@wanadoo.fr)

Relations avec la Belgique :

Marc Alaerts (marc.alaerts@skynet.be).

Relations avec le Royaume-Uni :

Richard Wald (richardwald@wanadoo.fr).

Relations extérieures :

Luc Schoonejans (lschoonejans@yahoo.fr).

Chargé du site web :

Pierre Juste (justepierre@yahoo.fr).

• **Délégués régionaux**

Nord : Philippe Morinière (contact@aeroclub-picardie-amiens.com).

Centre : Patrick Flamme (belin.flamme@wanadoo.fr).

Sud-Ouest : Frédéric Lamouroux (flamour@tiscali.fr).