



PIPER CLUB FRANCE

Bulletin n° 62

2^e trimestre 2008



RASSEMBLEMENT

En 2008, ça se passe à Moret-sur-Loing

RÉGLEMENTATION

Non, les Cubs ne sont pas orphelins

Le J3 de Pascal Picard vous attend à Moret-sur-Loing les 14 et 15 juin.

Affutez vos Cub !

Les beaux jours sont là ! Affutez vos Cub, briquez les verrières, astiquez les haubans, brassez les hélices !

Mettez le cap sur Moret le 14 juin pour le rassemblement annuel.

De là, un vol groupé à destination de La Ferté-Alais consolera votre monture de n'avoir pu y poser ses roues lors de l'assemblée générale du 5 avril pour cause de piste inutilisable.

Ajoutez à cela un ou deux vols bucoliques à la découverte de la Seine-et-Marne et de ses châteaux, puis une balade à Nangis pour le déjeuner du lendemain.

Le week-end du 31 mai, le Piper Club aura participé à l'opéra-

tion « 20 000 lieues dans les airs » à Amiens.

Nous avons ensuite commandé un temps magnifique pour les escapades de Cambrai-Niergnies (21 et 22 juin) et du Portel-Alprech (27 septembre), ainsi que pour les vols de découverte montagne à Luchon le 9 août.

Les informations pratiques concernant ces événements sont disponibles sur le site web (www.piperclubfrance.org).

Les Cub en visite à l'atelier ou bien en construction sont aussi à l'honneur dans ce bulletin : Clément nous parle réservoirs et notre président nous présente l'avancement du Piper construit en partenariat avec l'IUT de Tremblay.

Notre objectif de « promouvoir et encourager la restauration et le maintien en état de vol des Piper Cub » prend tout son sens ces jours-ci avec un échange actif entre le Piperclub et la DGAC dans le cadre de la mise en place de l'EASA.

André Bréand nous précise le devenir du statut de navigabilité des Piper.

Mais les beaux jours sont là, et nos petits avions de tubes et toile nous attendent, un sourire dans les haubans, pour que nous les emmenions se dégourdir les gouvernes...

Alors, vite, affutez vos Cubs !

Iza BAZIN

Moret c'est loin ?

Non ! Enfin, tout dépend d'où on part. C'est à quelques encablures de Fontainebleau, que les pipéristes ont rendez-vous les 14 et 15 juin. Pas besoin de le demander : voici le programme.

Moret-sur-Loing est située dans le département de Seine-et-Marne (région Île-de-France), en lisière de la forêt de Fontainebleau, aux bords du Loing et à proximité du confluent de la Seine. L'Orvanne et le Lunain serpentent dans les alentours, non loin du canal du Loing, creusé pour faciliter la navigation fluviale. Il paraît important de préciser à des aviateurs que le territoire de la commune varie entre 45 m et 98 m d'altitude.

Peuplée aujourd'hui de 4.500 habitants, Moret est une petite cité médiévale dont les origines remontent à l'époque gallo-romaine. Elle a pris de l'importance en 1081 en entrant dans le domaine royal.

PATRIMOINE. Elle garde quelques vestiges de cette époque, portes et donjon du XII^e siècle entre autres. Vous pourrez également y voir la porte de Bourgogne, qui verrouille l'accès par le Loing face à la Bourgogne et la porte de Samois (XV^e siècle), en direction de Fontainebleau, l'église Notre-Dame, de style gothique (1166), le prieuré de Pont-Loup (nom qui veut dire « pont sur le Loing »), la plus ancienne construction encore existante de Moret, le pont sur le Loing datant du XII^e siècle (mais le folklore local veut que Jules César en ait construit le premier avatar) et élargi

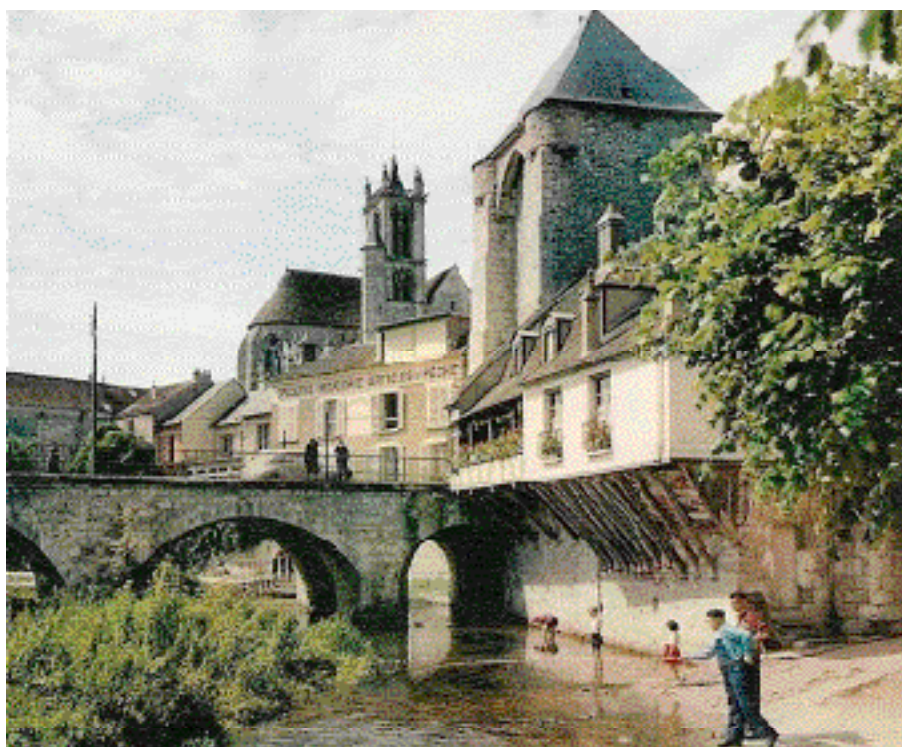
au XIX^e siècle, le vieux château sur la rive droite du Loing, qui gardait l'autre extrémité du pont.

Le plan de la ville actuelle est encore fortement marqué par cette époque.

Au chapitre du patrimoine gour-

mand, il semble indispensable de souligner que les bénédictines de Moret ont créé en 1638 la recette du sucre d'orge. Une confrérie et un musée à Moret font la promotion de cette confiserie mondialement connue, dont environ 6 tonnes sont annuellement produites dans la ville.

dans le cimetière de Moret. Eugène Lavielle, peintre de l'école de Barbizon, a peint à Moret-sur-Loing et ses environs : Les Sablons (où il a vécu dans les années 1870-1880), La Celle-sous-Moret, Saint-Mammès. Son fils, Adrien Lavielle (1848-1920), peintre paysagiste comme lui, a réalisé une vue de Moret-sur-Loing.



Moret-sur-Loing voici ... quelques années.

CÉLÉBRITÉS. Le peintre impressionniste Alfred Sisley y vécut à la fin du XIX^e siècle et est enterré

On peut également citer Pierre Brochard, un célèbre dessinateur de bande dessinée réaliste de l'après-guerre et André Delaistre (né en 1865), peintre de la Marine, a aussi peint la ville à plusieurs reprises, notamment le Loing avec ses bateaux-lavoirs (normal, pour un peintre de la Marine).

Dans d'autres domaines d'activité, Arthur Vernes (1879-1976), médecin, inventeur d'une méthode de mise en évidence de la syphilis, fondateur de l'institut Arthur-Vernes à Paris, a été maire de Moret de 1929 à 1935 et le philosophe André Comte-Sponville vit actuellement à Moret-sur-Loing.

Enfin Moret-sur-Loing a servi de décors à plusieurs films dont "Les Mariés de l'an II" et "Cyrano de Bergerac"

Un week-end de quatre jours

Le rendez-vous est donc donné à Moret-sur-Loing-Épisy (LFPU) à partir du vendredi 13 (!).

Mais le rassemblement aura débuté dès le jeudi 12 juin par une « Option branche nord » destinées aux membres ch'tis et belges du Piper Club ainsi qu'à et nos amis anglais du VPAC.

Accueil assuré par Martine Fréminet (+33 6.76.61.22.05) et Philippe Morinière (+33.3.22.38.10.70 ou +33.6.07.04.08.50).

Le vendredi, vol en commun avec le local de l'étape, le J3/65 ex-L4 F-BCPK d'Amiens à Moret-sur-Loing.

VENDREDI 13 JUIN. Plusieurs options sont offertes pour l'arrivée des équipages :

- Soit en fin de matinée ou début après-midi à La Ferté-Alais (LFFQ), avec visite du musée l'après midi. Le déjeuner sur place est possible. Accueil par Guy Fourdrain (06.81.46.35.54). La Ferté-Alais étant un terrain à usage restreint, veuillez à obtenir une autorisation d'atterrissage.

- Ou bien l'après-midi ou en début de soirée à Moret-sur-Loing (LFPU). Un pot d'accueil est prévu à 18 h. Accueil par Pascal Picard (+33-6.61.76.76.54)

Des vols locaux seront proposés par l'Aéroclub de Moret (ACVL), vers Blandy-les-Tours, Provins, Fontainebleau, Château-Landon. Le soir, visite et dîner libre à Moret, puis transfert vers les hôtels.

SAMEDI 14 JUIN. Vol vers Nangis (LFAI). Pot d'accueil à 11 h 30. Accueil par Arnaud Moreau (+33-6.75.23.30.04).

Déjeuner au terrain de Nangis (20 €). Vol de retour vers Moret-sur-Loing. Survol possible de Vaux-le-Vicomte et vols proposés par l'ACVL. Visite libre de Moret-sur-Loing

Retour à Moret pour le pot d'accueil, remise récompense puis dîner à 19 h.

DIMANCHE 15 JUIN. Départ. Possibilité de déjeuner à Moret-sur-Loing.

Le maître d'oeuvre de ce programme à Moret-sur-Loing est Pascal Picard. Il a préparé quelques surprises pour le pimenter, surprises qu'il est évidemment hors de question de révéler ici.

NUMÉROS UTILES:

Martine Fréminet : 06.76.61.22.05

Guy Fourdrain : 06.81.46.35.54

Pascal Picard : 06 61 76 76 54

Aéroclub de Moret : 01.64.45.83.63

Assemblée générale à La Ferté

Le samedi 5 avril 2008, vingt-sept membres de l'association (sur cent deux) se sont réunis dans les locaux de l'Amicale Jean-Baptiste-Salis, à La Ferté-Alais en assemblée générale ordinaire.

Le président a rappelé l'ordre du jour, envoyé avec la convocation, et proposé de passer aux votes

RÉSOLUTION 1

L'assemblée générale, après avoir entendu le rapport moral du président, et le rapport financier du trésorier, a approuvé à l'unanimité, les comptes de l'exercice 2007, tels qu'ils ont été présentés.

RÉSOLUTION 2

Selon l'ordre du jour il a été procédé à l'élection du nouveau bureau. Ont été élus ou réélus :

Guy Fourdrain, Jean François, Martine Fréminet et Frédéric Lamouroux

La liste des administrateurs a été signée, dès la fin de l'AG, en même



temps qu'ont été désignés les membres du bureau.

RÉSOLUTION 3

Vote à l'unanimité des propositions de manifestations 2008/2009 :
- 13 au 15 juin 2008, rassemblement annuel à Moret-sur-Loing

- 9 août 2008, escapade à Bagnères-de-Luchon

- 27 septembre 2008, escapade à Boulogne-Le Portel

- 18 avril 2009, assemblée générale à La Ferté-Alais

- du 19 au 21 juin 2009, rassemblement annuel.

Les Cub sont-ils “orphelins” ?

Avec un parc d'appareils affichant les 60 ans et plus, les Piper « ailes hautes » (J-3 Cub, L-4 et PA-11 Cub Special, PA-18 Super Cub, PA-20, etc.) font aujourd'hui office – pour certains – d'avions de collection. Grave erreur, ces appareils répondent toujours aux critères de navigabilité, c'est-à-dire qu'ils sont détenteurs d'un CDN (certificat de navigabilité) délivré par les autorités compétentes, en l'occurrence la DGAC pour les avions immatriculés en France.

Cette « classification » implique par conséquent que ces avions répondent aux règles de navigabilité et qu'ils doivent être entretenus et révisés selon ces mêmes règles. Explications.

Lors d'une réunion qui s'est tenue le 8 avril 2008 à la DGAC, en présence d'Hugues

Le Cardinal, chef du bureau de la navigabilité des aéronefs d'aviation générale, Philippe Auradé, son adjoint, et Sébastien Servain, responsable de la navigabilité, à laquelle étaient également présents Guy Fourdrain, président du Piper Club, Gilles Kermarc et moi-même, puis d'une seconde réunion, le 15 avril, avec Philippe Bezeau, du GSAC, nous nous sommes fait confirmer divers points qui ne vont pas manquer d'interpeller les membres du Piper Club et les propriétaires de Cub.

Tout d'abord, c'est clair et précis : les Cub (*) à ailes hautes, y compris le PA-18, pour ceux qui pourraient le penser, NE SONT PAS ORPHELINS !

Pour être concrets, ces avions ne font pas l'objet d'un abandon de navigabilité de la part de l'industriel concepteur. Celui-ci, en tant que détenteur du ou des certificats de type, a des obligations réglementaires, même s'il ne produit plus en série les pièces détachées nécessaires à l'entretien et à la réparation des appareils concernés. Enfin, ces derniers répondent aux critères de l'Annexe II du règlement UE 316/2008. Ce qui signifie qu'ils sont exclus du domaine de compétence de l'Agence européenne de

du GSAC du 5 janvier 2005 sous le titre « AÉRONEFS DE CONCEPTION FRANÇAISE POUR LESQUELS IL N'EXISTE PLUS DE RESPONSABLE DE NAVIGABILITÉ DE TYPE EN AVIATION GÉNÉRALE ». Donc retour à la case départ car les Cub ne sont pas des aéronefs de conception française ! CQFD.

Est-il possible de transformer un Cub CDN en CNRA ?

La réponse est NON ! Il convient de faire un point entre ces deux types de classification.

En premier lieu le CDN, ou Certificat de Navigabilité, est un document délivré par l'autorité compétente pour un avion produit industriellement et pour lequel le concepteur-constructeur a déposé un dossier complet

(calculs, essais de résistance structurale, essais en vol, etc.) Ces avions doivent être entretenus par une personne ou un organisme autorisé. C'est globalement le cas des avions Piper à ailes hautes certifiés. En revanche, pour les Cub, l'entretien et les réparations légères – dont la liste est dûment établie – peuvent être effectués par le propriétaire, ce qui permet de réaliser une économie substantielle.

Néanmoins, sur ces appareils ne peuvent être installés que des équipements et des motorisations certifiés ou faisant l'objet d'un STC (Supplemental Type Certificate) déposé soit par le constructeur, soit par des équipementiers ou par des motoristes. Enfin, les pièces détachées, si elles ne sont pas d'origine



sécurité aérienne (EASA) et que leur navigabilité reste donc du domaine de notre DGAC qui est habilitée à la délivrance d'un CDN à un avion Piper ailes hautes. Il est fort probable que cette Annexe II disparaisse un jour et que par conséquent les avions qui en font partie se retrouvent avec un CDN EASA. Mais cela n'est pas à l'ordre du jour, l'agence européenne ayant d'autres chats à fouetter et non des moindres (navigation aérienne, licences, réglementation aérienne, etc.).

Et le classement en CDNR ?

Ce type de classification ne s'adresse qu'aux avions de conception française dont les détails et la liste ont été publiés dans un bulletin

constructeur, doivent être certifiées FAA-PMA (Parts Manufacturer Approval) c'est-à-dire approuvées par le constructeur, en l'occurrence Piper Aircraft, en accord avec l'administration américaine FAA.

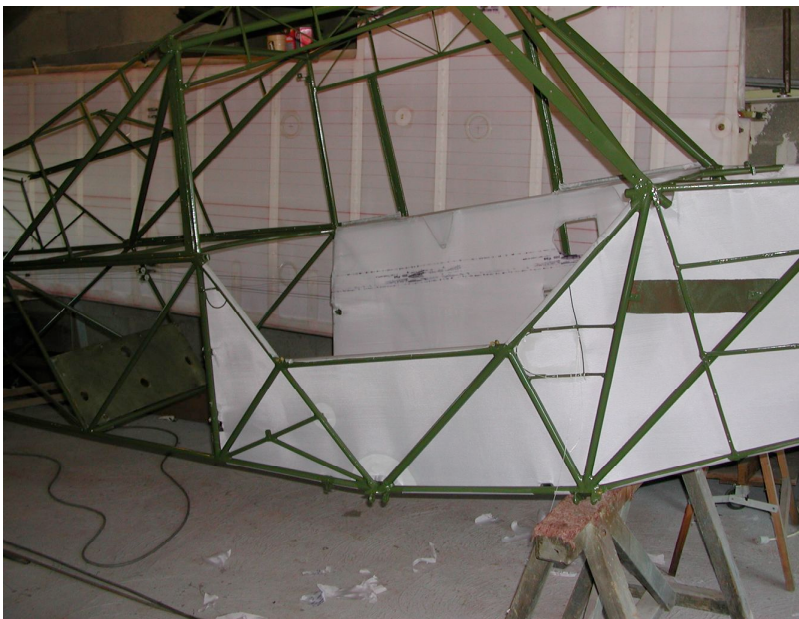
En second lieu le CNRA, ou Certificat de Navigabilité Restreint d'Aéronef. Ce type de classification concerne uniquement les avions de construction amateur, c'est-à-dire les appareils conçus et construits par un particulier ou un groupe de particuliers (association loi 1901) à partir d'une liasse de plans et d'un lot matière. Ces avions ne sont pas soumis aux règles de la certification CDN (dossier de calcul, essais en vol, etc.) et ne peuvent être utilisés pour une activité professionnelle : transport payant de passagers, travail aérien, etc. En revanche, l'entretien d'un avion en CNRA peut-être effectué par le constructeur ou le propriétaire sans passer par un atelier agréé et ces avions peuvent être dotés d'équipements et de motorisations non certifiés.

Vous comprenez mieux maintenant la différence fondamentale entre un avion CDN et un CNRA et par conséquent le fait qu'il est impossible de déclasser un CDN vers un CNRA. Mais il faut quand même noter que cette disposition a parfois été appliquée dans le cadre de la reconstruction d'une cellule accidentée après le dépôt d'un dossier complet et une demande d'autorisation auprès de la DGAC et du GSAC.

Un Cub peut-il être classé avion de collection (CNRAC) ?

Certains propriétaires voient dans cette option la solution idéale à leurs problèmes. Hélas, il n'en est rien, car le classement en avion de collection – même si un Piper J3 construit en 1944 est à même de

pouvoir y prétendre – implique de nouvelles contraintes et non des moindres. Nous n'allons pas vous infliger ici la liste de celles-ci, mais en gros en voici quelques-unes : emport de passager interdit, voyages interdits, seuls sont autorisés les vols de maintien des compétences, les vols de présentation publique, etc. En contrepartie, il



n'y a pas de problèmes, ni de contraintes en matière d'entretien et de réparation, ainsi que de motorisation.

Pour une information complète, nous vous conseillons la consultation du texte de cette réglementation sur le site de la DGAC afin d'en connaître les points précis.

Le problème de la motorisation

Le parc de Cub vieillit et par conséquent les motorisations aussi. Une grande majorité de ces avions sont motorisés par des Continental A-65 et C90 développant respectivement 65 et 90 CV. Or ces moteurs ne sont plus produits par le motoriste américain et les pièces détachées deviennent de plus en plus rares avec la conséquence du coût que cela induit. La question de la remotorisation de ces cellules est une question récurrente que de nombreux propriétaires se posent.

Quel type de moteur peut-on

installer sur nos avions en remplacement du A-65 ? Actuellement, hormis le Continental O-200, qui fait l'objet d'un STC déposé par la société américaine Univair, il n'existe aucune solution miracle. Il faut cependant souligner que ce STC ne concerne que les avions dotés d'une voilure à longeron métallique. Cela revient à dire qu'aucune autre motorisation ne peut être envisageable sur des Cub à longeron en bois. Des bruits courent comme quoi les moteurs Rotax 912A/F/S et 914F certifiés pourraient être installés, mais à notre connaissance aucun STC relatif à l'installation de ces motorisations n'a été déposé. Et comme souligné plus avant, il est impossible d'installer un moteur certifié ne faisant pas l'objet d'un STC sur une cellule d'un avion certifié !

Il reste donc peu de solutions et il est à craindre que le parc de machines se retrouve immobilisé faute de pièces et de moteurs en état de fonctionnement. Les plus chanceux, ceux qui possèdent un avion à voilure à longeron métal, pourront installer un O-200. Les autres devront ménager leur moteur afin qu'il dure le plus longtemps possible. Un ciel bien gris se présente à l'horizon.

L'entretien des Piper à ailes hautes

L'entretien d'un avion certifié doit être réalisé impérativement par une personne ou un organisme autorisé – cf. plus haut. Pour faire précis, depuis le 20 novembre 2003, la Commission européenne a adopté le règlement (CE) 2042/2003 qui établit de nouvelles règles pour le maintien de navigabilité et la maintenance des aéronefs. Ce règlement communautaire

RÉGLEMENTATION

entre en vigueur par étapes et, à compter du 28 septembre 2008, il remplacera entièrement les règlements nationaux dans tous les états membres. En conséquence, les personnes autorisées à signer les APRS (Approbation pour remise en service) devront être titulaires de la licence Partie 66 qui concerne tous les avions légers de masse égale ou inférieure à 5,7 tonnes.

Or il apparaît qu'il existe certaines exceptions et qu'une licence de maintenance d'aéronefs n'est pas exigée pour délivrer une APRS aux aéronefs exclus du champ d'application de la réglementation européenne, qui sont listés dans l'annexe II au règlement (CE)1592/2002 (en pratique : la plupart des aéronefs en régime restreint).

Ce sont donc les règles nationales françaises qui s'appliquent et qui devraient faciliter l'entretien des avions type Cub. Par ailleurs, pendant une période donnée cette facilité se concrétise par la possibilité d'obtention de la licence Partie 66 par équivalence, c'est ce que l'on appelle le « principe du grand-père ». Notons que dans l'avenir ce type d'équivalence ne pourra plus se faire et que les postulants devront répondre aux critères d'obtention définis par l'EASA.

Qu'est la règle du grand-père ?

Il s'agit d'un principe de reconnaissance des compétences acquises et des responsabilités exercées antérieurement.

Ainsi toute personne qui remplit (ou a rempli) les conditions pour être habilitée APRS dans le système français antérieur à la Partie 66 peut faire valoir ses droits pour obtenir une licence Partie 66 européenne et des qualifications de type ou de groupe

sans avoir à passer d'examens.

La règle du grand-père prévoit également qu'une personne qui a commencé avant l'entrée en vigueur de la Partie 66 une formation aux métiers de la maintenance aéronautique puisse la continuer jusqu'à l'obtention des qualifications qui lui permettraient d'être habilitée APRS et d'obtenir ainsi des « droits du grand-père » qui le moment venu pourront être convertis en licence.

La licence et les qualifications délivrées par la « règle du grand-père » sont fonction des droits acquis dans le système français.

A propos des ELA

Depuis quelques mois, l'autorité européenne EASA, dans le cadre du groupe de travail MDM032, travaille sur un projet de réglementation concernant les aéronefs non-complexes utilisés en aviation de loisir. En clair nos avions légers.



Ce groupe de travail propose deux nouvelles catégories : l'ELA 1 et ELA 2. Il convient de préciser que cette réglementation ELA (European Light Aircraft) ne concernera pas, pour le moment, les avions de type Piper à ailes hautes

(Cub et autres). En revanche, tout avion « clone de J-3 » nouvellement conçu (comme le BA-3 Ruby) pourra, si le concepteur le souhaite, répondre à la réglementation ELA.

Cette future réglementation devrait permettre de « booster » la création de nouveaux avions légers à l'instar de la réglementation américaine LSA (Light Sport Aircraft). Elle sera assortie d'une nouvelle licence de pilote de loisirs (LAPL). On se dirige donc vers un plus grand libéralisme aéronautique.

On distinguera deux catégories : l'ELA 1 qui concerne les avions non complexes d'une masse maximale au décollage inférieure à 1.000 kg et l'ELA 2 qui concerne les avions non complexes d'une masse maximale au décollage inférieure à 2.000 kg. Ces avions bénéficieront d'une grande facilité de certification qui, pour la première catégorie, sera constituée d'une approbation du programme de certification établi par le concepteur, par l'EASA. Par ailleurs, le propriétaire de l'avion aura la possibilité de produire ou de faire produire une pièce sous sa propre responsabilité pour ensuite l'installer sur son appareil.

Nous n'allons pas nous étendre sur ces projets car ils ne concernent pas les Cub et autres ailes hautes du constructeur américain, mais d'ores et déjà nous pouvons dire qu'ils vont dans le bon sens pour l'aviation légère.

André BRÉAND

(*) Nous avons volontairement regroupé sous le vocable de Cub tous les Piper ailes hautes, à structure en tubes et toile : J-3, J-4, J-5, L-4, O-59, PA-11, PA-12, PA-14, PA-15, PA-16, PA-17, PA-18, PA-19, PA-20, PA-22.

Le rayon d'action des J3

Il est assez faible. Pour l'améliorer et réduire le nombre d'étapes lors d'un voyage, les réservoirs supplémentaires sont la solution.

La majorité de nos Piper J3 ont été construits après 1940 et équipés du moteur Continental 65 CV, consommant une moyenne de 15 litres à l'heure, quelle que soit l'hélice. Avec nos réserves d'origine, placé dans la cabine en arrière de la cloison pare-feu, d'une contenance de 12 gallons US, soit 45 litres, l'autonomie est de deux heures et demie avec une réserve très faible.

Les J3 des membres du Piper Club ne font que très peu de vols locaux et voyagent beaucoup, ne serait-ce que pour se rendre aux rassemblements annuels organisés à leur intention. C'est pourquoi nous les informons de la possibilité d'améliorer la sécurité de leurs déplacements en équipant leur J3 de réservoirs de voilure (gauche et droit) à l'emplanture.

Cette installation est approuvée par un STC de la FAA en date du 24 septembre 1981 sous le numéro SA560GL, qui complète la « data sheet » n° A691, base de la certification FAA.

Deux options vous sont offertes :

- deux réservoirs de 8 gallons US (30 litres), soit 60 litres

- deux réservoirs de 12 gallons US (45 litres), soit 90 litres.

La première option est conseillée, car elle n'est pas pénalisante en termes de poids supplémentaire et reste dans les limites de centrage avec les pleins complets. Elle procure une autonomie de six heures, plus une heure de réserve.

Dans le cas d'un J3 équipé d'un Continental 90 CV CMC, la deuxième version est suggérée. Avec 135 litres et une consommation horaire de 19 litres en moyenne, l'autonomie est de six heures avec une heure de réserve.

L'installation est facile à réaliser en se procurant aux USA le kit de montage complet auprès de Wag Aero (1), qui fournira la « Form One » et les plans de montage pour un avion en CDN.

Pour un CNRA, les réservoirs peuvent être réalisés par le propriétaire (qui peut aussi se les faire fabriquer). Les plans de montage peuvent vous être fournis par le Piper Club.

Les réservoirs supplémentaire peuvent être équipés de jauges identiques à celle des PA19, visibles dans la cabine (non prévus dans la version Wag Aero).

Le carburant de ces réservoirs de voilure se transfère dans le réservoir avant par une tuyauterie passant sur les flancs droit et gauche de la cabine et munie d'un robinet. Le raccordement au réservoir avant se fait au départ de la tuyauterie alimentant le moteur.

La quantité d'essence restant disponible est indiquée par la jauge à flotteur du réservoir avant, après

transfert complet des réservoirs supplémentaires.

Plan de travail pour l'installation de deux réservoirs de voilure de 30 litres chacun sur un J3-C-65

- Dépose des tôles de jonction aile-fuselage
- Désentoilage partiel de l'extrados, de l'emplanture à la nervure n° 2
- Dépose des croisillons raidisseurs
- Pose des réservoirs, ajustage des supports
- Repose des croisillons, réglage
- Installation des circuits, des robinets, des tuyauteries et des purges
- Installation d'un raccord en T sur le réservoir principal
- Modification des caches latéraux
- Pose d'une protection à l'extrados des réservoirs
- Entoilage, enduisage, peinture
- Remontage des carénages d'emplanture

Clément FRANÇOIS

Wag Aero : PO Box 181, 1216 North Road, Lyons, WI 53148, USA

Tél. (00-1) 414-763-9589

Fax (00-1) 414-763-7595

Internet : www.wagaero.com

Mon grain de sel

Pendant quatre ans, j'ai utilisé des réservoirs de huit gallons sur un J3. Une installation que Clément connaît bien pour l'avoir réalisée quand il était en activité professionnelle.

Ma première remarque est que, avec pleins et bagages, le J3 est monoplace. A deux, il faut une longue piste en dur et ne pas vouloir monter trop haut.

En deuxième lieu, le pilote atteint plus vite ses limites que l'autonomie de l'avion : au bout de trois ou quatre heures, on cherche un terrain (avec WC).

J'avais pris une habitude : robinet sur "Fermé" c'est un réservoir auxiliaire plein ; sur "Ouvert", il est sensé être vide (ce qui n'empêche pas le contrôle visuel). Dans ce système, c'est en effet tout ou rien : on vide l'un après l'autre les auxiliaires pour remplir le réservoir principal. Une petite gymnastique à laquelle on se fait vite.

Enfin, si les bouchons sont munis d'une prise d'air proéminente, elle doit être tournée vers l'avant. Sinon, le réservoir se met en dépression. Je le sais : j'ai un jour perdu 30 l d'essence.

G.K.

Des capots (presque) d'origine

J'ai toujours trouvé très dommage de voir des J3 refaits à neuf mais ayant conservé des bords d'attaque et des capots tellement rafistolés et cabossés qu'il y a plus de rivets que de tôle. Pour les bords d'attaque tant pis : il faudra attendre le prochain rentoilage. Mais pour les capots rien n'est perdu.

La solution de facilité vient tout naturellement des USA. Mais, pour un capot complet, il vous en coûtera quand même 750 US\$, plus un supplément d'emballage pour colis hors cotes, la TVA, les frais de douane etc. Autant dire que, même avec un dollar bas, cela représente l'équivalent de pas mal d'heures de vol et je comprends bien que vous hésitez.

Il y a aussi la solution économique puisque WagAero propose de fournir pour 228 US\$ (plus TVA, douane, etc.) l'avant des capots en polyester, l'arrière devant

être réalisé en tôle d'aluminium. Ce qui ne présente pas de difficulté majeure puisque c'est développable.

Pour finir, il y a la formule « made in France », jusque là réservée aux CNRA mais qui pourrait être étendue aux CDN dans la mesure où les capots ne sont pas à proprement parler une pièce structurelle. Mais je vous conseille quand même d'en parler auparavant avec votre contrôleur GSAC, tout étant en train d'évoluer en ce moment.

Quoi qu'il en soit, et ayant déjà reçu plusieurs demandes, nous envisageons de faire fabriquer des capots neufs en polyester d'après les moules que nous avons. Si vous êtes intéressés vous pouvez me contacter : flamour@aliceadsl.fr.

À bientôt peut-être. Continuez à les entretenir et à les faire voler !

Frédéric LAMOUREUX



Les courbes de capot du Piétenpol, sur base de Piper, de Frédéric Lamouroux attirent inmanquablement le regard.

Renaissance du PA-8

Le PA-8 est un projet mort-né de Piper, des années 1944-1945.

Construit en matériaux synthétiques, il était basé sur un réservoir largable de Corsair et devait être vendu 1.000\$ de l'époque.

Aujourd'hui, la société Skytek le propose en kit, pour 14.000\$, mais avec assez peu de succès, semble-t-il.

www.sky-tek.com



Piper Club France

Qui est qui ?

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

• **Secrétaire** : Clément François
(8, allée des Pinsons, 54220 Malzéville ; tél. 03.83.21.70.95 ; fax : 03.83.21.07.34)

• **Trésorière** : Martine Fréminet
(martinefrem@voila.fr)

• Administrateurs

Chargé de gestion : Jean François (fbouz@free.fr)

Relations avec la Belgique : Marc Alaerts
(marc.alaerts@skynet.be)

Relations avec le Royaume-Uni : Richard Wald (richard-wald@wanadoo.fr)

Chargé des rassemblements : Frédéric Lamouroux
(flamour@tiscali.fr)

Chargés du site web : Isabelle Bazin (isa@delta-juliette.org)

Chargé du bulletin : Gilles Kermarc (gilleskermarc@piperclubfrance.org)

• Délégués régionaux

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

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

Est : Éric Janssonne
(flight.alsace@free.fr)

Sud-Est : Jean-Marc Debouit
(jean-marc.debouit@libertysurf.fr)

Le site internet du Piper Club se double désormais d'un forum

Venez y faire un tour !

Accès par le site :

www.piperclubfrance.org

Si ce n'est déjà fait, merci de transmettre votre adresse électronique à : gfourdrain@yahoo.fr