

# PIPER CLUB FRANCE



Photo José Luis Celada Cuba (CC-BY-NC-SA 2.0)



BULLETIN N° 81 - MARS 2026

## AU SOMMAIRE DE CE NUMÉRO

L'Édito

### Sorties & événements

Berck 2024 - 2025

Les Pionnières de l'Aviation à Abbeville

80 ans de la Libération à Dol de Bretagne

Bolleville - Hommage à Ronald Whitten

Rassemblement annuel à Meaux & Assemblée Générale

Pique-Nique Aero Vintage à Soissons

Camp Lucky Strike

### Vie de l'association, programme & partenaires

Qui fait quoi ? / Petites annonces

Activités à venir

Vintage Aircraft Midi-Pyrénées

Crazy Piper Team

Ici on vole en Piper

### Histoires de Cub... et autres !

L'aviation sanitaire, une réalisation française

Une sauterelle contre un "Tigre"

Auster, le "cousin anglais"

La Visibilité électronique

Goodies & Partenaires

Photo Greg Jordan (CC BY-NC-ND 2.0)



Photo Nils Mosberg (CC BY-NC-ND 2.0)



Chers Amis Piperistes,

En ce début d'année 2026, nous vous présentons nos meilleurs vœux et nous vous souhaitons de nombreuses heures de vol avec nos merveilleuses machines.

Nous vous adressons la revue annuelle en ce début mars afin de vous présenter les retours sur les sorties 2025, des articles sur l'histoire du "cousin anglais" du Piper Cub, la surprenante mission d'attaque menée par un pilote de Piper L-4 contre un redoutable char "Tigre" pendant la Seconde Guerre mondiale et l'histoire de l'aviation sanitaire. Enfin, les diverses informations utiles.

Nous vous présentons le programme 2026 des activités que nous avons mises en place. Vous recevrez prochainement toutes les informations utiles pour connaître le contenu des sorties accompagnées de la fiche d'inscription.

Notre présence est sollicitée par

de nombreux aéroclubs amis pour animer leurs fêtes aéronautiques.

Grâce à leur générosité, les frais de participation seront limités. Maintenant, c'est à nous de les remercier en venant nombreux.

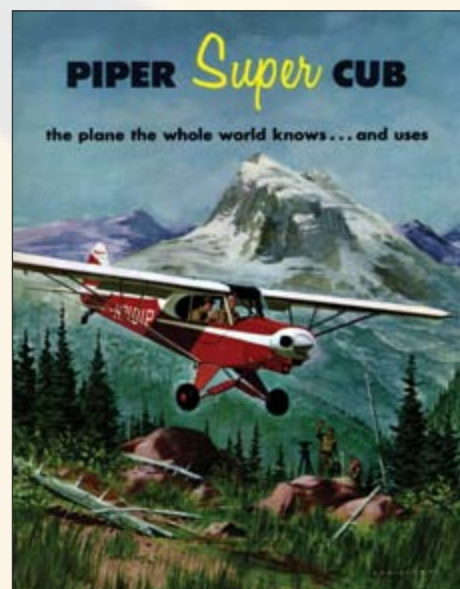
Nous vous attendons à Villefranche-Tarare (69620) fin mai pour notre rassemblement annuel et notre Assemblée générale. L'aéro-club du Beaujolais nous accueille pour nous faire découvrir sa région et ses richesses naturelles. Le programme qui se met en place doit satisfaire les plus exigeants. Nous vous espérons très nombreux.

Faites vivre votre revue et le site. Nous sommes toujours à la recherche de contenus à partager avec nos membres et sympathisants. Cette revue est la vôtre. Animez-la en envoyant des articles, des photos, des anecdotes, des conseils techniques, des résumés d'événements, de sorties, de voyages, etc. Nous les publierons.

Faites connaître vos événements locaux et régionaux en nous les communiquant. Nous les mettrons au programme et les diffuserons sur le site. Enfin, que ceux qui n'ont pas encore repris leur cotisation le fasse, car sans elle, nous sommes démunis. Nous vous en remercions.

Bonne lecture, et bons vols !

- Le Comité Directeur



# FLY-IN À BERCK SUR MER



Les 21 et 22 septembre 2024, nous avons organisé un week-end sur l'aérodrome de Berck-sur-Mer, réunissant quatre Cubs ainsi que l'avion de Philippe Morinière, notre secrétaire général et organisateur de cet événement cubiste.

Le but : se réunir autour d'une bonne table face au front de mer et faire découvrir à nos pilotes le riche patrimoine culturel de la région, vu des airs.

Accueillis par Philippe Cornu, président de l'aéroclub, deux circuits furent proposés : l'un pour le samedi et l'autre pour le dimanche. L'un plus côtier, l'autre plus « intérieur des terres », selon notre choix.

Arrivés sur le terrain le samedi matin, nous avons encodé les points GPS des lieux spectaculaires à découvrir, reçu un briefing nous expliquant ce qu'il fallait voir et en quoi ces sites présentaient un caractère remarquable.

Voici le circuit découverte du samedi, proposé par le Piper Club de France : survoler l'abbaye de Valloires, le château de Regnière-Écluse, puis voler au-dessus du site de la bataille de Crécy ; ensuite, la tout aussi belle abbaye de Saint-Riquier attirera votre attention. Rendez-vous au point Long Oppidum de l'Étoile, vestige du passage des Romains, puis laissez votre Piper Cub flâner au gré des vents le long de la rivière Somme jusqu'à Tailly-l'Arbre-à-Mouches. Vous ne manquerez pas d'admirer les tours du remarquable château de Rambures, vestige intemporel du Moyen Âge.

Le soir, un bon repas chaleureux nous attendait dans une auberge du centre de Berck-sur-Mer.





Le dimanche, un autre circuit plus côtier nous était proposé : partez vous promener dans la vallée de la Bresle jusqu'à la pointe du Hourdel, longez le littoral vers Le Crotoy en pensant aux aviateurs Blériot et Caudron. Ensuite, traversez la baie de Somme en respectant la hauteur de survol afin de ne pas déranger la faune sauvage, puis émerveillez-vous des lumières du soleil couchant sur le parc du Marquenterre. Survolez les caps Blanc-Nez et Gris-Nez, le blockhaus d'Éperlecques et la Coupole d'Helfaut.



Rassasiés de beaux paysages, nous sommes revenus à l'aérodrome de Berck où nous attendait un pot de l'amitié.



Malheureusement, en raison d'une météo menaçante qui ne nous inspira pas confiance, il fut plus sage de nous séparer. Chacun rentra chez soi... avec un goût de trop peu.

À tel point que les 13 et 14 septembre 2025, forts du succès rencontré, Philippe Morinière proposa de refaire les mêmes circuits afin de retrouver cette ambiance relax du littoral.

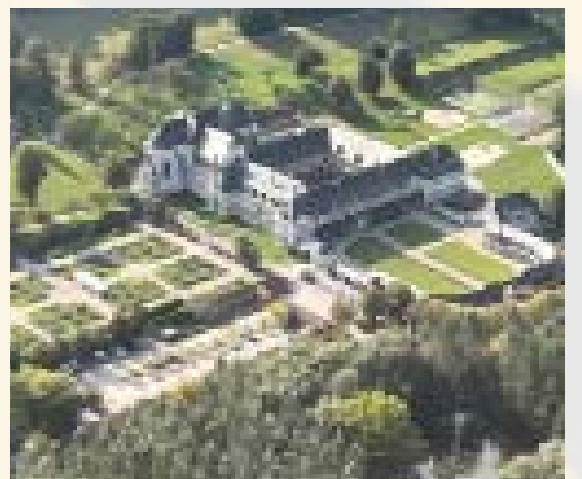


Afin de conjurer une météo incertaine, une visite du musée de la Peinture à Berck nous fut proposée. Une exposition permanente extraordinaire illustre, grâce à des peintres berckois de génie, la vie très rude des familles de pêcheurs au début du siècle.

Une exposition à ne pas manquer si l'envie vous prend de séjourner à Berck.

Ensuite, Philippe nous emmena devant l'Institut Calot. Ce médecin brillant du début du siècle créa un institut pour soigner la tuberculose, aussi bien chez les pauvres que chez les riches. Aujourd'hui, cette institution est toujours à la pointe de la chirurgie orthopédique.

Un beau week-end, riche en survols pittoresques et en moments de détente le long de la côte d'Opale, bercée de cette lumière que nous aimons tous.



# LES PIONNIÈRES DE L'AVIATION À ABBEVILLE 26 ET 27 AVRIL 2025



Les 26 et 27 avril 2025, l'Amicale de l'aérodrome d'Abbeville, représentée notamment par Françoise Sockeel, a organisé une activité sur le terrain en l'honneur des Pionnières de l'Aviation.

De très nombreuses conférences ont été données au cours du week-end, dont celle, remarquable, de Christophe Lentz sur les femmes dans les guerres de 1914-1918 à 1939-1945.

Karine Bellard, du musée Caudron, a présenté une conférence consacrée aux frères Caudron et aux femmes pilotes.

Françoise me demanda si quelques Piper Cub pouvaient participer à la festivité afin d'agrémenter ce beau week-end aéronautique. J'ai répondu présente, ainsi que Dominique Cavelier et son mari, qui vinrent avec le Piper Cub d'Amiens.





De nombreuses femmes étaient présentes, dont Léa Hisler-Bayle, trésorière de l'AFFP (cf. photo ci-jointe).

Un stand des Femmes Pilotes, tenu par Alain Delibero et son épouse Maëva, a permis de faire connaître les métiers de l'aviation à toutes et à tous.

Ce fut l'occasion d'un dernier échange amical avec notre ami Bertrand Vanthiegem de Dieppe, venu avec son Renegade Spirit, grand ami d'Orélie Canu, trop rapidement disparu ; *Fly Free, dear Friend !*



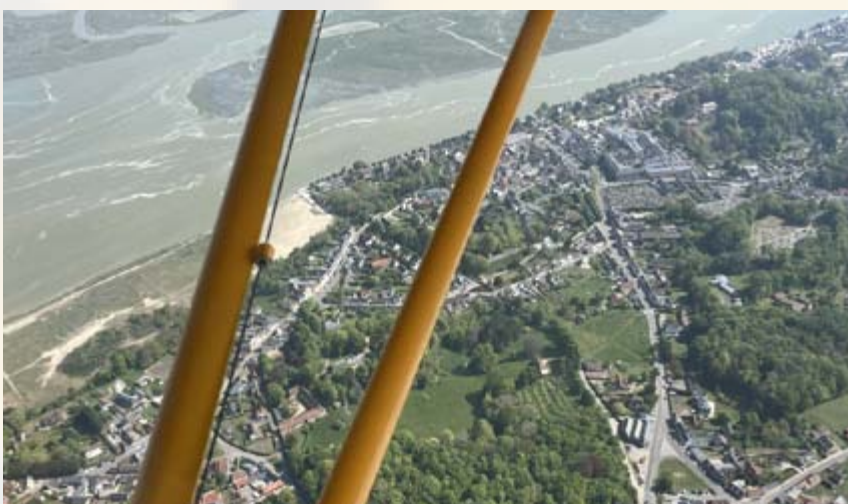
Un délicieux cocktail de bienvenue et un repas copieux furent servis sur le terrain grâce à l'Amicale de l'aérodrome d'Abbeville.

Une ambiance, comme toujours, sympathique et chaleureuse, grâce à l'ensemble des animateurs du terrain qui se démènent pour que survive cet aérodrome chargé de devoir de mémoire, que certains promoteurs immobiliers n'hésiteraient pas à détruire au profit de blocs de béton ou de parcs de panneaux photovoltaïques.



Domage que seulement deux Piper Cub aient été présents, alors que bien d'autres femmes pilotes auraient pu répondre à l'appel des Pionnières de l'Aviation.

N'en déplaise, Dominique et moi-même avons fièrement représenté le Piper Club de France lors de ce beau week-end à Abbeville.



Ce fut l'occasion pour mon Piper J3 de survoler la baie du Crotoy, puis de visiter le château de Saint-Valery-en-Caux, où Jeanne d'Arc fut livrée par les Anglais aux Français.

Comme toujours, voler en Piper Cub, ce n'est pas seulement survoler des paysages majestueux : c'est aussi faire de belles rencontres et partager de l'amitié sur chaque aérodrome.

- Joëlle Gerin

# 80 ANS DE LA LIBÉRATION À DOL DE BRETAGNE UN ÉVÉNEMENT EXCEPTIONNEL EN BRETAGNE EN L'HONNEUR DU GÉNÉRAL PATTON



Un jour, je reçois un appel de Françoise Boussinesq, membre des Femmes pilotes, pilote à l'Aéroclub de Dinan et à la direction de la Maison Guisnel, entreprise de 1 066 camions de transport logistique.

Elle souhaite que 5 Piper Cub viennent rendre hommage au Général Patton et à son armée qui séjourna dans la maison de son patron, M. Yann Guisnel.

M. Guisnel acheta cette maison à l'abandon où séjourna Patton et en fit son QG pour préparer l'attaque de Saint-Malo et la bataille « Opération Cobra ».

Renseignement pris, il s'agissait de suivre le chemin de la

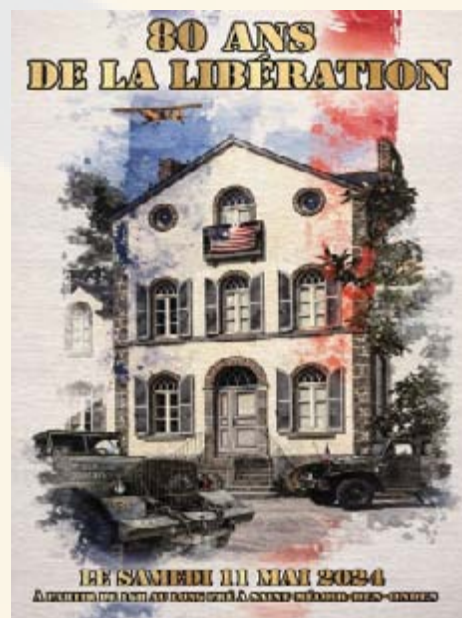
Flamme de la Liberté, partie de l'Arc de Triomphe, avec des pupilles de la Nation.

Cette Flamme allait faire halte dans la propriété de M. Guisnel le samedi 11 mai 2024.

Nous devons passer au-dessus des porteurs de la Flamme au moment où celle-ci allait rentrer dans l'enceinte de la maison Guisnel.

Mais ce n'était pas tout : il fallait lui faire une surprise : passer au-dessus de son entreprise et de l'entrepôt des camions à une heure précise du parcours.

L'intention de Françoise, bras droit de M. Guisnel : offrir une belle photo aérienne de la Maison





Guisnel, pour son anniversaire, de la part de tous les salariés.

Vu que nous devons non seulement voler en formation, synchrones, et passer sur plusieurs points GPS, à des heures précises, il était question d'avoir un vrai leader militaire : Guy Rasse, membre du Piper Club et ancien pilote de chasse de l'armée belge, accepta cette difficile mission.

Nos 5 équipages se composaient de :

- Christophe Châtelard, instructeur, et Conny Hoffmans avec son Piper Cub basé à Meaux
- Guy Rasse et Denis Matthieu avec le YOL, basé à Namur
- Philippe Mordant et Stéphane

Ambroise, instructeur, avec le Cub basé à Sedan

- Marine et Armand, volant sur le Piper d'Amiens
- Joëlle Gerin et Alain Ramery, avec Figthy, basé à Lille-Marcq

On se donna rendez-vous à Dieppe, invités par Paul Ratajczak, notre ami pilote de SV, dans son hangar déjanté.

Un copieux petit déjeuner entre copains pilotes, avec la venue d'Orélie Canu dans son Piper Cub, venue nous saluer, quel beau début de festivité !

Direction Dinan-Saint-Malo, où nous attendaient Françoise et son mari Denis.

Briefing sérieux dans le hangar de l'Aéroclub d'ULM de Dinan, à l'écoute de Guy Rasse.

Nous avons décidé de nous entraîner et de faire plusieurs fois le parcours afin que tout soit parfait pour le Jour J, 14 mai 2024.

Ça a failli mal tourner suite à un changement de contrôleur qui nous a mis une pression horrible avec son humeur exécrationnelle.

Grâce à Guy, au micro pour la





patrouille, et à Françoise, qui monta à la tour de contrôle pour calmer le contrôleur, tout se passa bien.

Accueillis chez Françoise et Denis, nous passâmes un moment très convivial autour d'un repas home made et bien arrosé.

Le lendemain, survol des points, passage juste au bon moment au-dessus du lieu-dit Le Long Pré à Saint-Méloir-des-Ondes, avec la fanfare et la Flamme de la Liberté sous nos roues, les journalistes, et tout le gratin des personnalités politiques de la région, dont la petite-fille du Général Patton !! Un moment exceptionnel !!

En fin d'après-midi, invitation VIP chez M. Guisnel ; les pilotes mis à l'honneur !

Nous découvrons une maison incroyable où Yann Guisnel collectionne les véhicules militaires, dont un char, et la passion des tortues sous toutes ses formes, jusqu'à ses buissons de buis taillés en forme de tortues.

Un lieu de Mémoire dédié au Général Patton.

Excentricité, collection de tableaux hallucinante, des tortues, une chapelle à l'honneur de la Vierge Marie, et... des amis partout.

De la gentillesse, de la joie, et Yann Guisnel débordant d'une énergie positive déjantée communicative.

Une fête somptueuse clôtura ce week-end de rêve totalement décalé et plein de surprises.

Nous terminâmes la soirée en chantant à tue-tête la chanson préférée de Yann : Le Connemara.

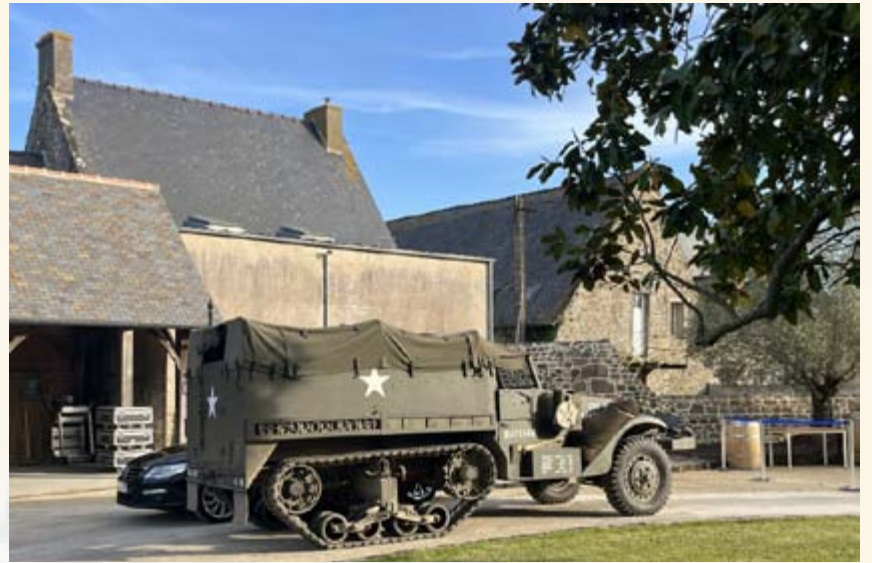
Au revoir la Bretagne vivifiante ; merci à M. Guisnel, à Françoise et Denis Boussinesq, pour leur accueil chaleureux ; nous reviendrons, c'est certain !

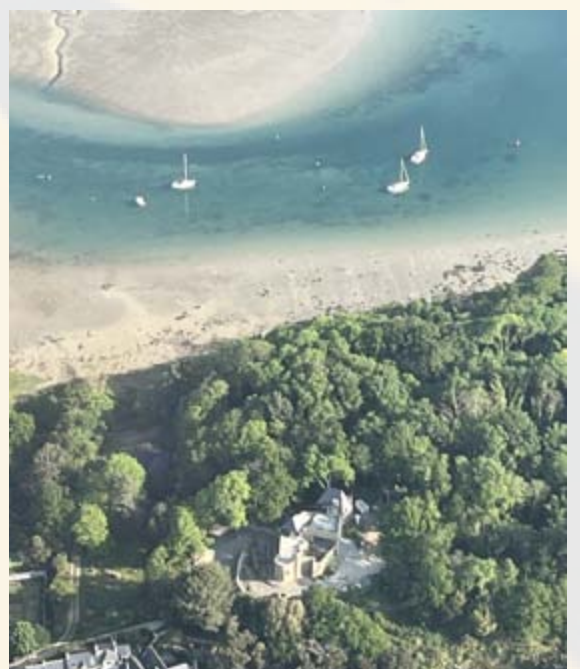
- Joëlle Gerin











## HOMMAGE À RONALD F. WHITTEN ET À LA FAMILLE ETCHETO



Un week-end émouvant, des rencontres du bout du monde !

Le Piper Club de France a rendu les hommages posthumes à un héros de la 2e Guerre mondiale, Ronald F. Whitten Mais pas que : à Maurice et Christine Etcheto, pour leur persévérance afin de rétablir l'honneur d'un pilote oublié qui paya au prix de sa vie la défense de nos libertés.

Voici l'histoire : Maurice, ex-pilote de chasse et son épouse Christine Etcheto, tous deux pilotes de Piper Cub, pionniers du début du Piper Club de France, des passionnés d'aviation vivent à Calmesnil, proche de Bolleville, en Normandie.

Ils ont le privilège de posséder leur propre terrain d'aviation à l'arrière de leur maison, où dorment leurs deux Piper Cub :

Ci-dessus : Ronald F. Whitten devant un Hawker Hurricane.  
Ci-dessous : cérémonie d'inauguration de la stèle, en présence de la famille Etcheto, les membres du Piper Club et les autorités locales.



l'aérodrome de Calmesnil.

Au bout du terrain, une ligne de chemin de fer et une petite stèle, toute triste, un nom : Ronald F. Whitten. C'est tout. Les archives de l'armée ont classifié les dossiers ; la famille Etcheto n'en sait pas plus ; un pilote se serait écrasé...

Il y a 5 ans, en tondant sa pelouse, Maurice tombe sur une douille de mitrailleuse...

Le début d'une grande aventure humaine commence alors, à laquelle participa le Piper Club.

Maurice et Christine entamèrent des recherches avec une persévérance incroyable ; il leur a fallu accéder aux archives classées de l'armée, retrouver un nom associé à une histoire, celle d'un jeune homme, Ronald F. Whitten.

Ils ont reconstitué le puzzle de ce qui se passa en 1942.

Ronald Whitten est un Néo-Zélandais, né à Auckland en 1916. Il est dessinateur de mode, aime le surf.

À 25 ans, il s'engage dans la New Zealand Air Force, rejoint l'Angleterre et est affecté comme pilote au 43e escadron en tant que pilote de chasse.

Le 26 juillet 1942, dans la nuit, pour échapper aux radars, il effectue sa 1re mission périlleuse à bord d'un Hurricane



de la RAF : pilonner un train rempli de matériel militaire reliant Paris au Havre : but ralentir l'approvisionnement des Allemands.

Il trouve le train dans la nuit noire, le mitraille, le fait dérailler mais est abattu au pied de l'AD privé de la famille Etcheto (LF7654).

Après-guerre, une stèle est posée et le monde oublie ce garçon.

Maurice et Christine n'en sont pas restés là : pendant 3 ans, ils ont inlassablement cherché la famille de R. F. Whitten.

Et ont trouvé !! : un neveu de Ronald et son épouse Michèle, vivant en Nouvelle-Zélande.



*Le Hawker Hurricane Mk IIc serial HL863 du No 43 Squadron de la Royal Air Force, aux commandes duquel Ronald Whitten meurt en opérations le 26 juillet 1942.*

Une immense émotion pour Ronald, le neveu qui reçut le nom de son oncle en hommage à ce héros inconnu, disparu dans des circonstances jamais élucidées : secret défense !

La famille Etcheto décida de faire venir en France les Whitten, Ronald et Michèle.

Maurice fit fabriquer une belle stèle et un panneau descriptif des faits héroïques. Le Piper Club, représenté par Guy Fourdrain, Philippe Morinière, Martine Fréminet, Joëlle Gerin et Alain Ramery, offrit une peinture unique du Hurricane à la famille, réalisée par notre webmaster Bertrand Brown, artiste sous le pseudo "Gaëtan Marie" à ses heures.

Le Piper Club participa financièrement à la création de la stèle ainsi qu'à la cérémonie très émouvante où 3 drapeaux furent dévoilés sur la stèle.

Nous devions venir en Piper Cub, mais vu les conditions météo exécrables, la voiture fut priorisée.

La mairie au grand complet se déplaça ainsi que nos amis de l'Association des Fusillés du Mont Royal de Dieppe dont Maurice est membre organisateur. Outre le Maire, les présidents des Conseils





Départemental et Régional ainsi que le député étaient présents.

Ce fut un réel plaisir de se retrouver autour d'une belle cause.

Mme la Maire offrit un barnum avec collation et apéritif, occasion de se rencontrer et d'échanger après tant d'émotions !

Ronald et Michèle ainsi que toute leur famille du bout du monde pouvaient enfin faire le deuil de ce jeune homme de 26 ans qui quitta sa vie paisible pour sauver la nôtre.

Ronald eut tant d'émotion et de reconnaissance qu'il en fit même un petit malaise !

Christine, fine cuisinière, nous régala de produits du terroir faits maison : cidre, tarte aux pommes, fine goutte après le repas, un déluge de bonnes choses normandes.

Le lendemain, quoi de mieux pour terminer ce beau week-end qu'un bon repas champêtre, pilotes et amis réunis, entourés des 2 avions de nos hôtes !

Nous nous sommes quittés, heureux, avec la promesse de revenir chez Maurice et Christine, cette fois-ci... avec nos Cubs.

- Joëlle Gerin



# RASSEMBLEMENT ANNUEL & ASSEMBLÉE GÉNÉRALE À MEAUX-ESBLY - 13, 14 & 15 JUIN 2025



Le 36e rassemblement annuel Piper Club de France a eu lieu à Meaux-Esbly les 13-14-15 juin 2025.

Pourquoi avons-nous choisi Meaux ? Afin de répondre aux attentes des membres qui, souvent, nous reprochaient d'organiser des activités décentralisées ne leur permettant pas de traverser la France sur 3-4 jours.

De plus, certains aérodromes n'ont qu'une piste, pas toujours bien exposée au vent de travers, ou piste très courte.

Nous avons choisi Meaux pour combler ces attentes ; un terrain parfait : piste en herbe, double, en croix, longue, le rêve d'un avion traîne-queue.

Aérodrome proche de Paris, un terrain facile d'accès, que demander de plus afin de réunir un maximum de pilotes ?

Nous souhaitons, pour notre sortie annuelle, offrir à nos membres de la bonne humeur, certes, mais plus que cela : découvrir l'Histoire de la région, par les airs, par la visite d'un musée et pour sa bonne chère !

Tout ceci fut possible grâce à l'aide locale et à l'organisation sans faille de Patrick Monbrun (organisateur du Roissy Meaux Airshow), du Président de l'UPCF José Dias et son équipe, de Nicolas Larousse, Vice-Président, Michel Janin, et Christophe Châtelard de l'AC Esbly.

Sans eux, nous n'aurions pas pu organiser un si beau week-end pour nous réunir encore une 36e fois. Le samedi, accueil des participants, tristement trop peu nombreux... Mais bon, 5 Pipers au rendez-vous (sans compter celui de nos hôtes), plus les avions locaux dont celui de Conny Hoffmans pour accueillir ses copains







Cub, l'avion de Philippe Morinière, nous allions passer un bon moment.

Samedi matin, du sérieux : élection de Philippe Mordant comme trésorier. Philippe, pilote belge des Ardennes, a son Cub basé à Sedan. Anciennement directeur de banque, le poste était fait pour lui.

On remercia chaleureusement Martine Fréminet ; après plus de 20 ans de loyaux services, elle avait bien le droit au repos.

Comme toujours, on ne s'éternisa pas sur le déroulé de l'AG qui se fit sans encombre ni surprise.

Une belle plaque commémorative fut offerte à chaque pilote en guise de remerciement. Dommage pour ceux qui ne vinrent pas ; c'est un beau souvenir.

Passons au verre de l'amitié et à... un briefing riche, proposé par le Président de l'Aéronautique club de France, qui nous expliqua ce que nous allions découvrir via les airs en suivant le parcours « Histoire et découverte du terroir de France » pendant 2-3 heures de vol.

Nous considérons intéressant de connaître l'histoire des points GPS de ce magnifique parcours « découverte ».

Coordonnées géographiques : cimetière américain, Berry-au-Bac, Corbeny, Caverne du Dragon, Cerny-en-Laonnois, Chemin des Dames, Moulin de Laffaux, Coucy-le-Château, Clairière de l'Armistice, et pour finir, le château de Pierrefonds.

Après ce vol sur crêtes et vallées, de retour, un bon repas nous attendait, tous

réunis, à l'AC d'Esbly.

Nous ne pouvions pas manquer une visite incontournable... le Musée de la Grande Guerre ! Remarquablement intéressant pour ceux qui ne l'avaient pas encore vu !

Nous ne pouvions pas manquer de vous faire découvrir le Musée du Brie de Meaux, un plaisir gastronomique qui ne se refuse pas !

À côté de l'église, au centre historique de la jolie ville de Meaux, se trouve le Musée du Brie de Meaux ; nous avons découvert la complexité de la fabrication de ce fromage sacré, Roi des fromages, fromage des Rois !

Au retour, un apéro nous attendait, suivi du discours de la Présidente, remerciant ses hôtes par un petit cadeau : un fanion en tissu brodé du Piper Club de France.

Place au BBQ et à... une surprise ! : la venue de la Guilde du Brie de Meaux, qui, en habit de cérémonie et chapeau plat rappelant un fromage de Brie, nous fit goûter des petits morceaux d'un fromage onctueux, crémeux à souhait, sous le soleil couchant ses rayons sur le terrain herbeux, entourés des chants des membres de la Guilde, des Amis de l'aérodrome de Meaux-Esbly, que demander de plus à des pilotes de Cub ?

Conny Hoffmans, artiste photographe de l'air, immortalisa par de jolies photos ce séjour à Meaux.

Merci à nos hôtes, sans vous rien n'aurait été possible.

- Joëlle Gerin







Je me suis rendu les 14 et 15 juin 2025 au rassemblement annuel du Piper Club de France, cette année l'événement se déroule sur l'aérodrome de Meaux-Esbly situé en Seine-et-Marne, organisé en collaboration par l'aéroclub d'Esbly (ACE) et l'Union des pilotes civils de France (UPCF).

Je suis donc arrivé à l'UPCF dès le matin où j'ai été accueilli chaleureusement par un membre de l'équipe, ainsi nous avons d'abord visité le musée de la Grande Guerre, visite historique très bien documentée, ensuite retour à l'aéroclub autour d'un plateau-repas, moment convivial et sympathique, un bon moment d'échange aéronautique, puis vient ensuite le briefing des pilotes participants pour le survol des lieux historiques de la région. La journée se termine autour d'un barbecue tout aussi convivial avec la présence de la Confrérie du Brie de Meaux.

Le lendemain je suis resté sur l'aérodrome afin de réaliser des clichés, ensuite nous avons de nouveau partagé un plateau-repas avant que les Piper Cub présents au rassemblement rejoignent leurs aérodromes respectifs.

Je remercie vivement Joëlle GERIN, présidente du Piper Club de France, pour son invitation ainsi que les membres du Club présents ce week-end et bien sûr José Dias,

président de l'UPCF, sans exagération ce fut pour moi un privilège de pouvoir participer à cet événement.

J'ai toujours eu depuis très jeune une passion pour l'aviation et ce week-end a été pour moi un merveilleux moment avec des passionnés de l'aéronautique, simplicité ainsi que convivialité ont été les maîtres mots de cet événement, encore un grand merci à toute l'équipe du Piper Club de France.

- Guy MALFAIT  
Journaliste et photographe  
pour [flying-zone.be](http://flying-zone.be)



Retrouvez l'article complet et les photo de Guy sur son site : [lien](http://flying-zone.be).

# PIQUE-NIQUE À SOISSONS AVEC VINTAGE AÉRO PASSION



L'association Vintage Aéropassion, basée à Soissons LFJS a pour vocation la préservation et la promotion du patrimoine aéronautique et de l'aviation en général.

Elle est présente régulièrement lors des meeting des Hauts-de-France, en statique ou en présentation, notamment avec la patrouille Sierra Whisky.

L'association organise des visites aéronautiques pour ses membres et pour les jeunes du BIA des établissements scolaires du Soissonnais (musée Safran, MAE du Bourget, musée d'Albert, musée de la Ferté Alais, etc...), elle offre des vols découvertes sur avion de collection aux candidats ayant obtenu les meilleures notes au BIA, ainsi que des bourses à de jeunes pilotes méritants.

Depuis quelques années, elle organise un pique-nique aéronautique, moment de convivialité qui rassemble les passionnés d'avions anciens, sur l'aérodrome de Soissons-Courmelles. C'est l'occasion de contempler de belles machines qui ont marqué l'histoire de l'aviation, Piper J-3,

Super Cub, Stearman, Staggerwing, Stampe, Cessna 120, Pietenpol, Wassmer, etc...



L'édition 2025 fut une belle réussite avec une vingtaine d'équipages présents.

Notre édition 2026 aura lieu le samedi 20 juin à midi. Vous êtes cordialement invités à participer à cette nouvelle édition. Nous vous tiendrons informés des modalités de réservation.

- Hervé Lecuyer,  
Délégué région Aisne

**Prochaine édition :**

Samedi 20 juin à 12h00

Aérodrome de Soissons - Courmelles (LFJS)



# DEVOIR DE MÉMOIRE : LES 80 ANS DU CAMP LUCKY STRIKE



Le Piper Club de France a mis à l'honneur le Camp Lucky Strike sur l'aérodrome de Saint-Valery-en-Caux, les 28-29 juin.

Notre déléguée de la Somme et membre du Piper Club, Orélie Canu, ainsi que toute l'équipe de l'aérodrome ont réalisé un week-end d'une qualité exceptionnelle : la reconstitution d'un des 5 camps US, chacun portant un nom de cigarette américaine.

Le camp basé entre Saint-Valery et Le Paluel se nommait : le Camp Lucky Strike.

Ces camps servaient de base d'arrivée suivant le débarquement, mais aussi de départ, de rapatriement vers les USA des soldats blessés ou délivrés des camps de prisonniers.

C'étaient de vrais villages ; au camp Lucky Strike vivaient

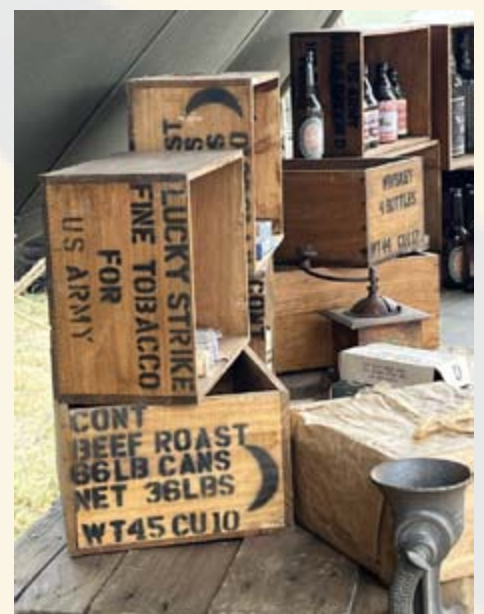
environ 65 000 militaires.

Il y avait 4 hôpitaux, 4 cinémas, des églises, des commerces et des jeunes femmes, « les war brides », tombées amoureuses d'un GI, en attente de partir avec leur fiancé pour une nouvelle vie outre-Atlantique.

L'équipe d'Orélie Canu a réalisé un exploit que trop peu de Piper Cub sont venus saluer ; ils ont accueilli un grand nombre d'associations de camps et véhicules militaires, venues des 4 coins de France pour cette occasion unique.

Nous avons retrouvé nos amis de l'Association Les Fusillés du Mont Royal, de Dieppe, déjà présents à Bolleville chez Maurice Etcheto avec leur infirmerie aux mille objets.

Il y avait une richesse de matériels, de documents, partout on



apprenait un pan d'histoire de ce chaos organisé à grande échelle, entre arrivée de soldats et départ.

Nous avons appris l'histoire des jerrycans, comment de simples carrés ils ont pris la forme définitive que nous connaissons tous.

Sur plus de 2 hectares de camp parfaitement reconstitué, des jeeps, des chars, des canons, mitrailleuses, un mess d'officiers, des bouteilles de Coca-Cola et bien d'autres choses à voir.

Il nous a fallu au moins 2 heures de promenade pour défiler parmi les tentes et découvrir, s'instruire.

Au milieu de ce joyeux tintamarre, une buvette style 3 Andrew Sisters, ambiance jazzy assurée.

Orélie nous a montré les avancées de la restauration de son cher Cub qui se refait une beauté à Dieppe.

La venue d'avions prestigieux rehaussait la qualité des participants sur le terrain : un DC-3, un Spitfire !!!

Une fanfare ainsi qu'une messe d'1 heure donnèrent un caractère solennel à ce Devoir de Mémoire parfaitement organisé.

Et même des T-shirts, des mugs,



souvenirs des 80 ans du Camp Lucky Strike furent édités !

Les Piper Cub, où étiez-vous ? À part celui de Bernay, piloté par Alain Ricoeur, ami d'Orélie, et le nôtre, les Cubistes ont boudé cet événement où leur présence aurait eu tout son sens.

Bravo à toute l'équipe de Saint-Valery-en-Caux.

Au retour, une classique mais perfide brume de mer se leva en quelques minutes, nous obligeant à dévier de notre trait de côte vers Le Touquet, pour rentrer plus vite que prévu vers l'intérieur des terres, vers notre base Lille-Marcq-en-Barœul. Voler en Cub, c'est s'adapter en permanence, jamais de tout repos !

- Joëlle Gerin





## Le rôle des 3 poignées



Le jerry can est équipé de 3 poignées qui permettent comme l'image ci-dessus à gauche de porter un Jerry can seul ou comme l'image ci-dessus à droite de porter un Jerry can plein à deux c'est à dire de prendre une poignée chacun ou encore de porter 4 Jerry cans vide tout seul, 2 Jerry cans par main.



# PIPER CLUB FRANCE QUI FAIT QUOI ?

## Bureau :

**Présidente** : Joëlle GERIN – joegerin@gmail.com

**Secrétaire** : Philippe MORINIERE – stearman803@gmail.com

**Trésorier** : Philippe Mordant – philippe.mordant@proton.me

## Délégués régionaux :

Région Nord – nord@piperclubfrance.com

Région Sud-Ouest – sud-ouest@piperclubfrance.com

Région Sud-Est – sud-est@piperclubfrance.com

Region Ouest – ouest@piperclubfrance.com

Normandie – normandie@piperclubfrance.com

Ardèche – ardeche@piperclubfrance.com

Aisne : Hervé LECUYER – lecuyer.herve@wanadoo.fr

*Département de Seine et Marne en région île de France :*

- Conny HOFMANS – connyhofmans@hotmail.com

- Christophe CHATELARD – c.chatelard@orange.fr

Belgique – belgique@piperclubfrance.com

Belgique Sud – Philippe MORDANT (belgique-sud@piperclubfrance.com)

Royaume-Uni – royaume-uni@piperclubfrance.com

Espagne – espagne@piperclubfrance.com

Italie – italie@piperclubfrance.com

**Responsable technique site internet** : Bertrand BROWN



**Piper Club de France**  
13, rue de l'Amiral Vaugiraud  
Appt 242  
85100 Les Sables d'Olonne

Association loi 1901

SIRET : 944 008 465 00014

## PETITES ANNONCES

Retrouvez sur notre site internet les petites annonces pour vos Piper. Vous pouvez vendre ou rechercher des pièces. Pour publier une petite annonce, veuillez contacter Ph. Morinière.

### **A vendre :**

Piper PA-19-100, Mobil Tank 330 L, Piper J-3C de 1945, Recherche jauge combinée de température et pression d'huile pour Piper PA-16, Hélice Sensenich, Roulette de queue SCOTT model 2000, Piper PA-18-150 Super Cub, jantes Piper + bâti Prioux-Reims + dérive Norvигie, Piper J-3 Cub de 1944, Piper PA-19-90, etc.

### **Recherches/demandes :**

Demande de renseignements L-4, magnétos pour Continental A8, indicateur double pression et température type 26572 pour Piper PA-18, hélice pour Piper PA-18, bouchon de réservoir d'essence pour PA-18/PA-19, pièces pour restauration Piper L-4, etc.

**[Plus d'informations, photos et contacts sur le site](#)**

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

# LES SORTIES 2026

Retrouvez les détails de chaque sortie sur <https://www.piperclubfrance.com/rdv/>



**21 mars 2026**  
Le printemps de  
l'aérodrome  
Namur (Belgique)



**1er et 2 mai 2026**  
Fête de l'aviation & JPO  
Journées Souvenir et  
commémoratives  
Boulogne sur Mer



**17 mai 2026**  
Un avion dans ma ville  
Arras – Roclincourt



**22-23 mai 2026**  
Rassemblement Annuel &  
Assemblée Générale  
Villefranche-Tarare



**20 juin 2026**  
Pique-Nique Vintage Aero  
Passion  
Soissons-Courmelles



**27-28 juin 2026**  
Fête de l'aviation & JPO  
Cambrai – Niergnies



**11-12 juillet 2026**  
Fête de l'aviation &  
JPO  
Berck-sur-Mer



**22-23 août 2026**  
St-HUB Air Show  
Saint-Hubert  
(Belgique)



**5-6 septembre 2026**  
WE Souvenir  
Aérodrome privé  
de la Boissière

# VINTAGE AIRCRAFT MIDI-PYRÉNÉES

L'association VAMP (Vintage Aircraft Midi-Pyrénées) naît en 2014 autour d'un projet ambitieux : sauver et restaurer un Morane-Saulnier MS-733 n°134 immobilisé depuis 1988 dans un hangar près de Lausanne. Ancien avion d'entraînement de l'Armée de l'Air puis des centres de formation civils, l'appareil, démonté mais sain, risque la disparition. Un groupe de passionnés décide alors de se mobiliser pour l'acquérir, réunir la documentation technique, organiser son transport et financer sa remise en état, malgré les contraintes administratives et fiscales.

L'association est officiellement créée en janvier 2015 et publiée au Journal Officiel en mars. Peu après, l'avion est radié du registre suisse et transféré par route vers Saint-Loube, dans le Gers, marquant le début concret de sa renaissance. Construit en 1958 à Ossun, le

MS.733 possède une longue carrière d'avion-école et conserve son moteur Potez installé en 1978. En 2016, il reçoit une immatriculation française en collection : F-AYOT.

De 2015 à 2017, un vaste chantier est mené par une équipe organisée par spécialités (moteur, cellule, électricité). L'appareil est entièrement inspecté, décapé, contrôlé, repeint et partiellement reconstruit. Les systèmes mécaniques et électriques sont révisés, des essais moteur permettent d'identifier et corriger plusieurs dysfonctionnements. En 2017, la livrée est choisie et l'avion transféré à Auch pour poursuivre les travaux.

Au-delà de la technique, VAMP incarne une aventure humaine fondée sur la passion, la rigueur et la transmission du patrimoine aéronautique.



Lire l'histoire complète de VAMP et du MS.733 n°134 [sur le site du Piper Club France.](#)

## CRAZY PIPER TEAM

En 2009, lors du festival du film aéronautique de Gimont, le public découvre une patrouille aussi improbable qu'enthousiasmante : trois Piper PA-18 évoluant de concert dans le ciel gersois. Derrière cette naissance se cache une aventure humaine faite d'obstination, d'amitié et d'une bonne dose d'humour.

Tout commence des années plus tôt avec la volonté de créer un aérodrome privé dans le Tarn-et-Garonne. Refus administratifs, recours, rebondissements : le projet finit par aboutir, non sans ironie du sort, le jour même où le Piper J-3 des fondateurs termine sa

course dans les buissons. Qu'à cela ne tienne : un nouvel avion est acquis, puis un deuxième, puis un troisième. Les convoyages en formation donnent l'idée d'une véritable patrouille.

Devenue Crazy Piper Team France, l'équipe affine ses démonstrations et marque les esprits, notamment avec une mise en scène spectaculaire à Air Expo Muret. Plus qu'un simple show, cette patrouille incarne une certaine idée de l'aviation : passionnée, artisanale, joyeuse et profondément libre.



Lire l'histoire complète de la patrouille [sur le site du Piper Club France.](#)

## ICI ON VOLE EN PIPER



### **Vous avez un Piper et vous en êtes fier ?**

Faites savoir à ceux qui viennent voir nos avions que vous volez en Piper : Un avion Vintage toujours jeune.

### **Votre aéro-club possède un Piper ?**

Il ne faut pas qu'il soit relégué au fond du hangar. C'est un merveilleux appareil pour apprendre économiquement à piloter et obtenir l'ABL (autorisation de Base LAPL) favorisée par l'obtention du BIA. En conséquence, une ouverture pour les jeunes, des heures de vol supplémentaires

pour votre aéro-club et de la formation additionnelle pour les instructeurs.

Afin de faire connaître cette possibilité de pouvoir voler « autrement » et appartenir à un groupe d'« initiés », nous avons fait réaliser un panneau au motif sympathique, en aluminium format A4, pouvant être fixé à l'entrée de votre hangar ou de l'aéro-club.

Faites l'acquisition d'un de ces panneaux auprès de notre association.

Coût : 25 € pièce (port inclus).

Règlement par virement ou chèque bancaire à l'ordre du Piper club France.

Adresser la commande au Secrétariat :

Piper Club France  
75, Boulevard Th. SABINE  
62520 Le TOUQUET  
France

# L'AVIATION SANITAIRE, UNE RÉALISATION FRANÇAISE

L'aviation sanitaire, fut initiée par la France dès la première guerre mondiale grâce aux associations caritatives civiles puis par les militaires présents au Maroc et au Levant pour secourir les blessés lors des conflits militaires et les civils isolés sur nos territoires nationaux et d'outre-mer.

## La « longue marche » de l'aviation sanitaire :

Au cours de la seconde moitié du XIXème siècle, le service de la santé aux armées est peu efficace. Les moyens de transport sont beaucoup trop lents et inconfortables pour espérer sauver les blessés. Les soins aux blessés sont principalement assurés par des personnes bénévoles, volontaires et dévouées regroupées au sein de la Croix Rouge dans des structures associatives et caritatives que sont la Société de Secours aux Blessés Militaires (SSBM), l'Association des Dames Françaises (ADF) et l'Union des Femmes de France (UFF). Elles sont animées avec grand dévouement, respectivement par la Marquise de NOAILLES, Mme Françoise SCHNEIDER-de CUREL et la Baronne de VENDEUVRE. Au début du XXème siècle, les moyens de transport des blessés ont peu évolué. Les ambulances se sont motorisées mais sont toujours lentes et inconfortables, soumises aux encombrements et mauvais état des routes. Elles ne permettent toujours pas le transfert rapide d'un blessé vers un hôpital loin du front afin de lui offrir le maximum de chances de survie. Dès 1910, alors que l'aviation commence à se développer, l'idée de transférer un blessé par avion

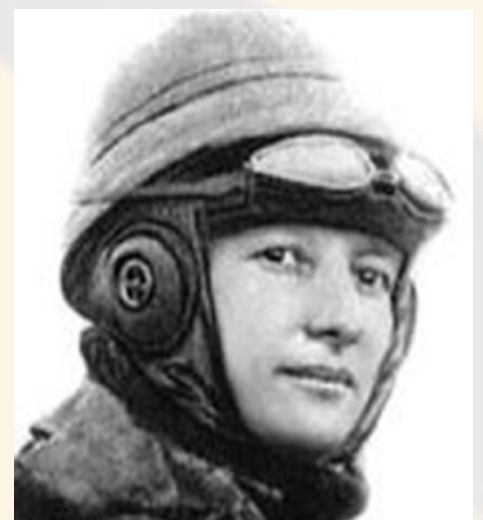


Ci-dessus: un des derniers Piper ambulance WWII appartenant à notre Président d'honneur.  
(Photo : M. PAIN)

depuis le champ de bataille vers l'hôpital se conçoit. Le Dr DUCHAUSOY, appartenant à l'ADF, lance un concours pour la réalisation d'un avion ambulance. Deux projets concourent. Celui de Marie MARVINGT, pilote, infirmière de bloc opératoire, sportive de haut niveau dans de multiples disciplines, surnommée « La fiancée du danger », assistée de l'ingénieur BECHEREAU confie son projet au constructeur DUPERDUSSIN. Il ne pourra le réaliser en raison de graves problèmes financiers.

Quant à « l'Aérambulance » de l'ingénieur RIBES, assisté de Ch. L. JULLIOT, docteur en droit, bien que prévu pour transporter quatre blessés, il n'existe qu'à l'état de maquette présentée à l'Exposition de la locomotion aérienne de 1912 à PARIS et en restera là probablement faute de finances et de vision à long terme.

A l'époque, une opposition virulente contre l'idée d'une aviation sanitaire existe dans la population et dans la presse. Elle est entretenue involontairement par le concept développé par le Dr REYMOND consistant à utiliser l'avion pour la recherche des « nids » de blessés sur les champs



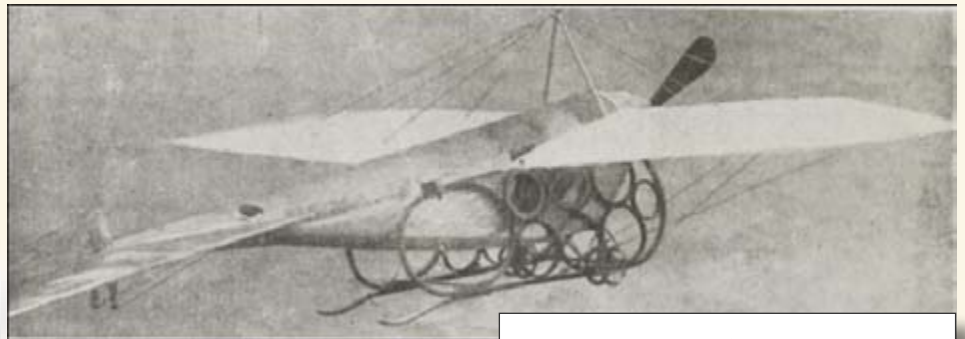
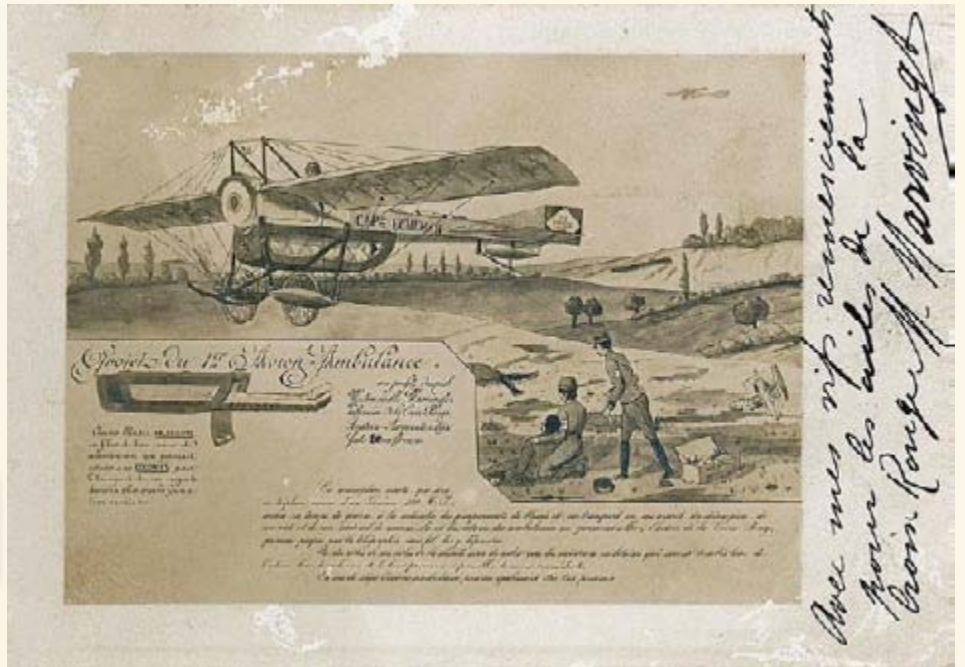


Ch. L. JULLIOT. Rev. Aérienne  
10/03/1913.

de bataille, ce qui expose les appareils aux tirs des belligérants car la croix rouge qu'ils arborent sur leurs ailes et fuselage ne leur a jamais été attribuée par cette société. L'immunité des avions sanitaires ne sera obtenue qu'en 1929 grâce à Ch. L. JULLIOT dans le cadre des conventions internationales de la Croix Rouge.

Néanmoins, les civils s'investissent dans l'aviation sanitaire tandis que les militaires restent en dehors du projet. L'aviation doit faire sa place et ses preuves dans l'Armée. En 1914, elle possède moins de 150 avions lents et non armés dont la fonction est imprécise, voire marginale. Le 11 novembre 1912, le Général DE LACROIX demande l'attribution d'avions sanitaires pour le service de santé militaire. Ils lui sont refusé par le Ministère. Cela se comprend car nous sommes aux balbutiements de cette toute nouvelle activité sanitaire et il n'existe pas encore d'avions équipés.

En 1914, au cours du conflit entre la Serbie et l'Autriche, les français apportent leur assistance matérielle aux Serbes. Ils effectuent de manière improvisée des évacuations de blessés par avion FARMAN HF 7 non équipé pour cette fonction sur des distances de 80 à 250 km. Elles permettent le



Maquette de l'Aérambulance  
(Revue Aérienne du 10/03/1913)

transfert rapide des blessés (250 km en 3h10), contribuant à leur sauver la vie. Fin 1915, le concept évolue. L'idée est de se poser en avion au plus près des blessés avec un avion équipé pour la radiologie et la chirurgie. L'ingénieur NEMIROVSKI et le médecin TILMANT convertissent un bombardier VOISIN en avion permettant ces fonctions. C'est l'AEROCHIR.

Bien qu'existant en grand nombre, et ayant reçu l'accueil favorable du médecin Inspecteur Général TOUBERT, cet avion ne fut présenté aux autorités que le 3 mars 1919. La guerre étant finie, il n'intéressait plus.





### Le père de l'aviation sanitaire :

En 1917, Eugène CHASSAING (1876-1968) médecin auvergnat, député du Puy de Dôme, est incorporé dans l'Armée à l'ambulance auto-chirurgicale n°21. Il est convaincu de la nécessité de transférer par avion les grands blessés. Profitant de son statut de député et de l'appui de Justin GODARD (1871-1956) sous-secrétaire d'Etat du service de santé, il se fait attribuer deux vieux avions DORAND AR, afin de les modifier en avion sanitaire de deux places. Avec l'aide de l'ingénieur DALSACE de la Section Technique de l'Aéronautique (STAé), il fait découper la partie arrière et supérieure du fuselage pour pouvoir y introduire deux blessés couchés et superposés sur des civières métalliques contribuant à la solidité du fuselage. Ses premiers essais se font à Villacoublay le 22/09/1917 avec pour testeur son concepteur

en lieu et place du blessé, puis avec le Caporal TETU pour occuper la seconde civière. Devant des résultats satisfaisants, les tests sont poursuivis le 6/11/1917 à six km du front au Moulin de LAFFAUX près de SOISSONS où l'avion en vol ne fut pas pris pour cible par les tirs allemands. Cette réalisation effectuée en sept mois fait du Dr CHASSAING, le « père de l'aviation sanitaire ».

Les bons résultats obtenus font modifier six autres DORAND dont quatre partiront au MAROC en avril 1918 sur la demande du général LYAUTEY (1854-1934) pour être versés au service des troupes coloniales. Mais ils ne serviront que deux fois car sans pièces de rechange et peu opérationnels sur place. 18 évacuations improvisées seront faites avec d'autres appareils suivant le Dr EPAULARD.

A la fin de l'année 1918, CHASSA-

*Le Dr CHASSAING et le caporal TETU se sont fait attacher sur les civières qui vont être introduites dans le DORAND par le haut nécessitant l'aide de nombreux soldats. Ces essais sont réalisés en présence de J. GODARD (en civil).*





ING part au MAROC avec le Lieutenant-Colonel CHEUTIN (1880-1938) pour y organiser l'aviation militaire. Les besoins sont évalués à 24 avions. Il faut créer des pistes de secours, coordonner les moyens aériens avec les troupes au sol, donner la priorité aux communications téléphoniques et permettre la prise en charge civile et militaire.

En janvier 1919, Le Général POEY-MIRAU, (1862-1924) gravement blessé au thorax, est évacué dans un FARMAN bombardier sans aucun confort. Il est sauvé in extremis par l'intervention rapide du Professeur TUFFIER venu par les airs. La supériorité de l'aviation sanitaire sur les moyens terrestres est confirmée.

De 1919 à 1921, au Levant français (Liban et Syrie), le Colonel DENAIN (pas encore général) réalise de très nombreuses évacuations par les airs, principalement des civils, avec des BREGUET. Ce n'est qu'en 1926, qu'arriveront les HANRIOT 14 S.

En 1921, débute la guerre très meurtrière du RIF au MAROC. Les DORAND sont remplacés par des bombardiers BREGUET 14 déclassés (Photo). 60 sont attribués à CHASSAING qui les fait modifier pour un chargement latéral de deux brancards superposés. Vingt Breguet sont livrés au MAROC et seize au Levant. Dès lors, les évacuations

sanitaires par les airs vers CASA-BLANCA deviennent courantes.

Des BREGUET Limousine (Photo) plus confortables les remplaceront. Ils seront réservés aux évacuations secondaires (600 à 700 km).

En 1923, les HANRIOT 14 S sont utilisés pour évacuations primaires (350 km avec un pilote).

De 1921 à 1923, 1200 blessés furent évacués par les airs.

Dès 1927, l'utilisation de l'hélicoptère pour les évacuations dans l'ATLAS est évoquée.

En 1929, ces avions sont remplacés par une flotte plus adaptée. Les HANRIOT HD 14 et les BLOCH MB 80 (Photos) sont réservés pour les accès difficiles, les pistes courtes et montagneuses. Le MB 80 ne peut transporter qu'un seul blessé. Pour les transferts secondaires, les HANRIOT H43 et les POTEZ 29 (Photos) sont utilisés car plus performants que les BREGUET.

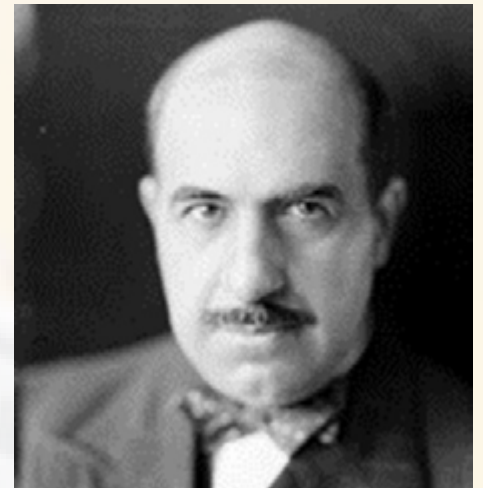
Entre 1922 et 1927, dans le sud-ouest de la France, le médecin-colonel Robert PICQUE développe l'évacuation sanitaire vers BORDEAUX. Une quinzaine de terrains sont équipés. Trois avions BREGUET et HANRIOT HD 14 (Photos) avec le pilote GOEGEL sont basés à CAZAUX prêts à intervenir. Cette organisation s'arrêtera avec le décès accidentel de R. PICQUE

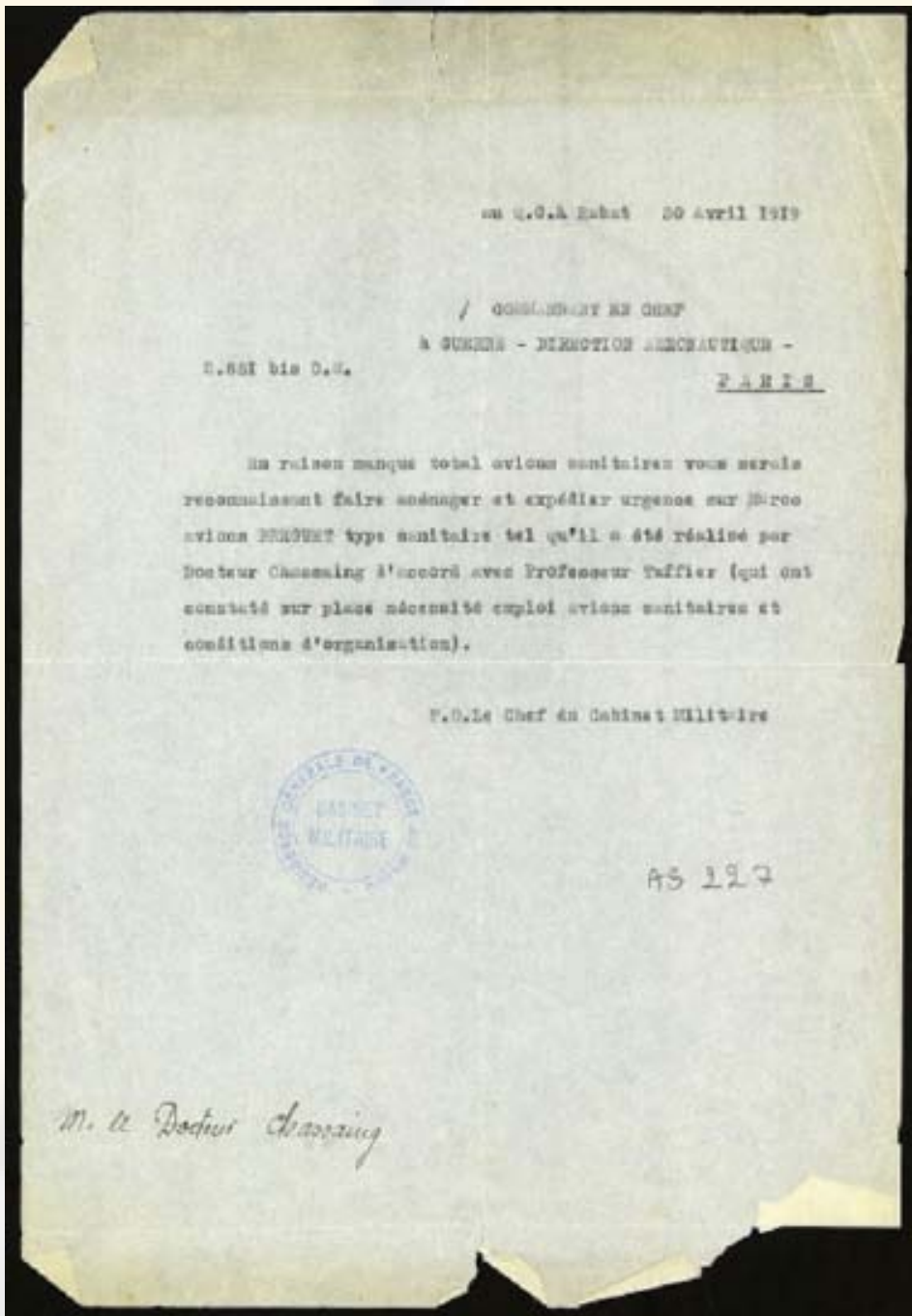
L'aviation sanitaire se développe et en 1930, il faut choisir un avion pour les évacuations primaires. Parmi les appareils en lice, le Guillemain JG 40 (Photo) est préféré au LORRAINE-HANRIOT LH 21S (Photo), et au POTEZ 42 (Photo) mais ne sera pas produit.

En 1932, d'autres appareils arrivent : le BLOCH MB 81 et



*Le Lt-Col. CHEUTIN, et le Gal. V. Denain.*





l'HANRIOT 437 (Photos). Finalement, Le MB 81 fut retenu car plus récent, puissant, montant haut et permettant le décollage et l'atterrissage court (ADAC). En 1936, Construction de quelques HANRIOT 182 et POTEZ 39.

En 1934, Marie MARVINGT organise l'aviation sanitaire au MAROC. En ALGERIE, l'Association Féminine d'Aviation Sanitaire d'Algérie (AFASA) fait l'acquisition d'un POTEZ 58 (Photo) « Le Charles de FOUCAULD » mis à disposition de toute la population pour les évacuations sanitaires.

### Après la Première Guerre Mondiale, la médecine aéronautique se structure.

Une première conférence internationale sur l'aviation sanitaire a lieu à ROME du 15 au 20 février 1919 où la France est présente avec quelques médecins civils encore mobilisés. Après la guerre, il faut remettre en place un établissement d'examen des pilotes et de recherche physiologique aéronautique. L'aviation civile confie cette tâche au Dr Paul GARSAUX (1882-1970) qui s'installe au BOURGET dans d'historiques baraques ADRIAN avant de bénéficier en 1922 d'installations remarquables dans le pavillon Paul BERT. Il fera de cette structure une référence internationale. En 1921, les militaires confient au médecin général P.-J. BEYNE (1880-1968) la création du laboratoire d'études médico-physiologique de l'aéronautique militaire au Val-de-Grâce dont il fera aussi une référence internationale.

### Création des Infirmières Pilotes Secouristes de l'Air (IPSA) au sein de la Croix Rouge

En 1934, les trois sociétés françaises d'assistance bénévole



Le Dr Paul GARSAUX (en haut) et le médecin-général P.-J. BEYNE (droite).

aux blessés : SSBM, ADF et UFF se regroupent pour former des infirmières-pilotes de l'air aptes et disponibles pour intervenir sur tous les territoires de la France et de ses colonies. En 1935, le certificat d'infirmière d'aviation est créé, suivi deux ans plus tard de celui d'IPSA.

Ces infirmières-pilotes interviennent dans le cadre de la Section Aviation de la Croix Rouge. Elles se mettent à disposition des armées et vont contribuer activement au développement de l'aviation sanitaire entre les deux guerres. A la veille de la seconde guerre mondiale, 200 infirmières d'aviation et 30 infirmières pilotes sont diplômées.

### Quel fut le bilan de l'aviation sanitaire entre les deux guerres ?

Entre 1922 et 1938, 4617 blessés furent évacués par les airs au MAROC et 2359 au Levant. Seuls 3 accidents et quelques incidents furent rapportés pour

*Ci-contre, de haut en bas : Hanriot 182, 1935. (Envergure 12 m, longueur 7.22 m, surface alaire 19 m<sup>2</sup>, masse 887 kg, vitesse 190 km/h, autonomie 600 km, moteur 140 CV Renault.*

*Jules CROCHET devant son avion F-ANCI. Il fut la référence pour le Caudron-Renault Pélican (sans croix rouge sur le fuselage mais sur la dérive).*

*Un Pélican transformé en avion sanitaire pour un seul blessé accompagné d'une infirmière. Noter le large accès latéral à l'arrière de l'avion et la commande de vol renvoyée au plafond libérant la partie inférieure de l'avion pour faciliter le passage du brancard. (Photos Archives Municipales Berck B54 et 56.)*



les blessés thoraciques et abdominaux secondaires aux variations de la pression atmosphérique lors des évolutions de l'avion.

Par contre, les évacuations sont considérées comme difficiles et doivent être confiées à des bons pilotes.

Parmi les particuliers qui s'investissent dans ce domaine entre les deux guerres, il faut citer le Dr Jules CROCHET (1902-1974) de REIMS, Vice-président de l'Association Aéronautique Médicale et Sanitaire Française, propriétaire d'un Caudron-Renault « Pélican » avec lequel il a fait un périple en Afrique du nord pour promouvoir l'aviation sanitaire.

Cet avion permettait le transport d'un blessé avec son infirmière et un pilote aux commandes. Après l'usage sanitaire, il pouvait être remis en condition pour effectuer des vols de loisir. (Env: 11.82m Long: 8.52 m Surf: 23.75m<sup>2</sup>. Masse:1140 kg Vit:165 km/h Auto:750 km. Mot 140 CV Renault.)

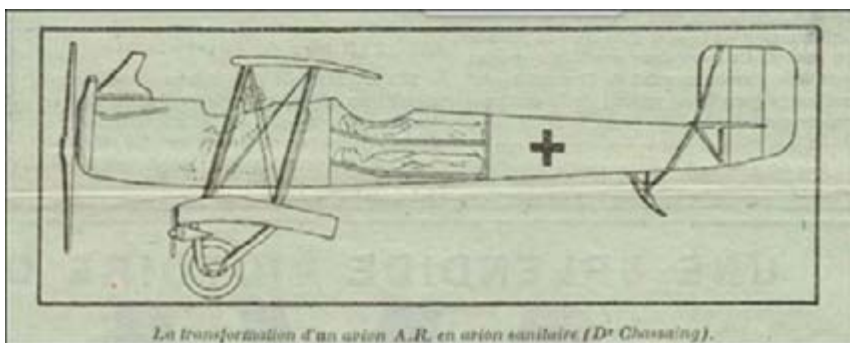
## DORAND AR

1916



Env: 13.3 m Long: 8.23 m Surf: 50.2 m<sup>2</sup> Masse: 1247 kg

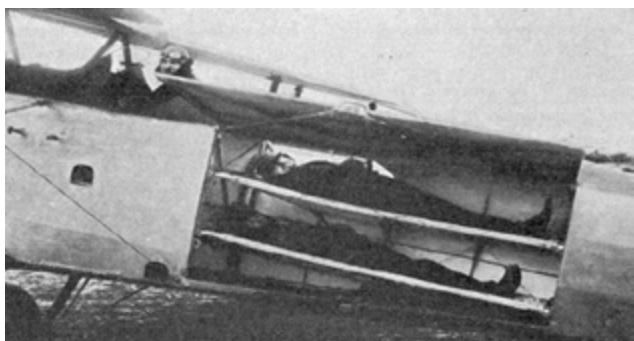
Vit : 160 km/h Aut : 600 km Mot : 200 CV Renault



Modification du DORAND AR suivant le DR CHASSAING.

## BRÉGUET XIV MODIFIÉ EN AMBULANCE

1917



Env: 14.36 m Long: 9 m Surf: 47.5 m<sup>2</sup> Masse: 1565 kg

Vit: 191 km/h Aut : 700 km Mot : 280 CV Renault.

## BRÉGUET LIMOUSINE 26 TS

1927



Env: 17 m Long: 11.40 m Surf: 50.5 m<sup>2</sup> Vit: 198 km/h.

Masse: 3035 kg Aut : 700 km Mot : 380 CV G & R. Equipage : 3 Passagers : 4 blessés + 1 infirmier. Utilisé jusqu'en 1940.



MB 80-81 1932

Env : 12.6 m Long : 8.4 m Surf : 17.8 m<sup>2</sup> Masse : 580 kg  
Vit : 190 km/h Aut : 654 km Mot : 175 CV ADAC



HANRIOT H 43 1927

Env: 10.6 m Long: 7.21 m Surf: 28 m<sup>2</sup> Masse: 1292 kg  
Vit: 185 km/h Aut : 450 km Mot : 260 CV Salmson



**POTEZ 29 1927** Cabine et cockpit fermés.  
Equipage : 2 - Passagers : 5 ou une civière.

Env: 14.5 m Long: 10.7 m Surf: 40.3 m<sup>2</sup> Masse: 1247 kg  
Vit: 200 km/h Aut : 500 km Mot : 480 CV Lorraine



**LORRAINE – HANRIOT 215 1929**

Env: 12.2 m Long: 7.8 m Surf: 25.5 m<sup>2</sup> Masse: 980 kg  
Vit: 155 km/h Aut : 700 km Mot : 120 CV Lorraine.



**POTEZ 42 1930**

Env: 12.84 m Long: 7.94 m Surf: 20 m<sup>2</sup> Masse: 970 kg  
Vit: 185 km/h Aut : — km Mot : 120 CV Salmson



**GUILLEMIN JG 40 1930**

Env: 13.5 m Long: 7.7 m Surf: 25 m<sup>2</sup> Masse: 980 kg  
Vit: 150 km/h Aut : 500 km Mot : 120 CV Salmson



**POTEZ 39 1929**

Env: 16 m Long: 10.10 m Surf: 35 m<sup>2</sup> Masse: 2650 kg  
Vit: 190 km/h Aut : 750 km Mot : 500 CV Hispano Suiza



**HANRIOT 437 1939**

Env: 11.4 m Long: 8 m Surf: 30.24 m<sup>2</sup> Masse: 1300 kg  
Vit: 184 km/h Aut : — km Mot : 240 CV Lorraine

**HANRIOT HD 14 S**  
1920



Env: 10.26 m Long: 7.25 m Surf: 34.9 m<sup>2</sup> Masse: 700 kg

Vit: 120 km/h Aut : 750 km Mot : 80 CV Rhône.

**POTEZ 58**  
1934



Env: 11.30 m Long: 7.44 m Surf: 7.5 m<sup>2</sup> Masse: 906 kg

Vit: 160 km/h Aut : 750 km Mot : 130 CV Potez.

### Démonstration des avions sanitaires :



Les BLOCH 81 se distinguent avec leurs ailes basses et leurs longs nez blancs où des hublots permettent au malade allongé de voir à l'extérieur de l'avion pendant le vol. L'embarquement et le débarquement du malade couché est aisé grâce à un accès latéral. (Archives Municipales Berck 357)

Du personnel hospitalier montre comment extraire un malade couché et le remplacer par un autre en moins de 2 minutes.

L'habitacle est chauffé et le pilote peut communiquer avec le blessé ou le malade à l'aide d'un interphone

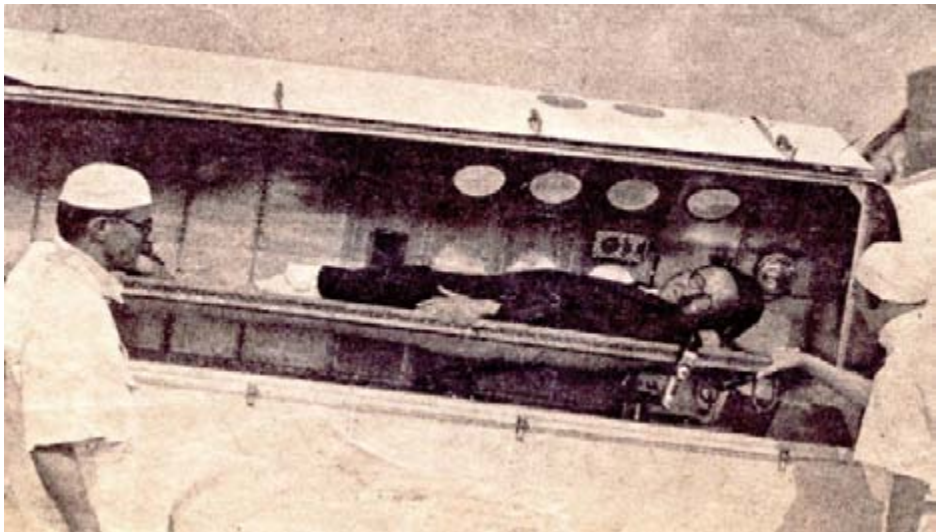
Par contre, il n'y a qu'une place couchée dans cet avion.

(Photo L'Informateur Médical)



### Patient testant la cabine du MB 81

Les personnes transportées sont bien immobilisées sur leur brancard en particulier celles nécessitant le maintien dans une coquille. (Photos L'informateur Médical)



Les POTEZ 29 offrent deux couchettes superposées avec une place assise supplémentaire. Toutes ces places sont confortables.

Ci-contre, l'équipage du Potez 29 et Marie MARVINGT (à droite) installent un malade dans l'avion.

La Baronne de VENDEUVRE et M. MARVINGT (en noir) au centre avec les infirmières de l'Hôpital Maritime de BERCK sous un Potez 29. (Photo L'Informateur Médical)



## Conclusion

Dès la première guerre mondiale, la FRANCE est en avance dans le domaine de l'aviation sanitaire. Le monde médical civil et militaire, les constructeurs nationaux se sont investis utilement pour développer cette activité hautement humanitaire et gratuite. Ses excellents résultats au Maroc et au Levant ont permis son développement dans tous les pays du Monde. Aujourd'hui, l'aviation sanitaire fonctionne sous le terme EVASAN. Dans le domaine civil, toutes les compagnies d'assurances, contribuent financièrement au transport aérien médicalisé de toute personne le nécessitant en affrétant hélicoptère et jet. Chez les militaires, les évacuations militaires primaires se font par hélicoptère directement sur les théâtres d'opérations. Les évacuations secondaires utilisent de gros porteurs médicalisés permettant le transport de nombreux blessés tout en leur apportant les soins nécessaires.

Aujourd'hui, l'aviation sanitaire est présente dans tous les endroits du Monde les plus reculés voire inaccessibles pour porter assistance à chaque personne en détresse. C'est l'activité la plus humaniste de notre société.

## Remerciements

Mes remerciements s'adressent à Mrs LEVIEL de la Médiathèque et BOYER des Archives Municipales de la ville de BERCK pour l'aide apportée ainsi qu'à Mme BAERT pour la relecture du texte.

## Bibliographie

Ch. L. JULLIOT - Avions et Dirigeables au secours des blessés militaires. Rev. Aérienne 1913 VI 104 63-67.

J. TIMBAL Le rôle déterminant des médecins de réserve dans la création de la Médecine Aéronautique pendant la Grande Guerre. Rev. Med. Aero. Spac. SOFRAMAS 55 208/14 153-158.

Mémoires de l'hydraviation – Actualités aéronautiques d'autrefois 63 – 14/12/2021 - 21-23.

J. RENAUDIN Les journées d'aviation médicales et sanitaires de Berck plage - L'Informateur Médical 15/09/1935 XIV 572 – p 384.

P.J LINON – De l'aviation sanitaire aux conventions internationales : le rôle précurseur de Charles Louis JULLIOT. Médecine et Armées 2012 40 2 143-150.

Ch. L. JULLIOT - La Convention de Genève de 1929 et l'Immunisation des appareils sanitaires aériens. Projet d'une convention additionnelle pour l'adaptation à la guerre aérienne des principes de la convention de Genève. Publication du C.I.C.R 1929.

A. TEISSIER - Les origines de la médecine aéronautique en France, l'expérience décisive de la grande guerre. Revue historique des Armées 1988 ; 172 82-91

R. PICQUE - L'aviation sanitaire J. Med. Bordeaux 1923 ; 95 1071-1076

Int. Rev. Red Cross - Chronique de l'aviation sanitaire au Maroc N° 85 Janvier 1926 27-29

A. TILMANT - L'aviation sanitaire – Transport de blessés et malades ou transport du chirurgien. Press. Med. 48 15/06/1927.

A. TILMANT - L'aviation sanitaire civile. Press. Med. 14 16/02/1927.

P. JARRIGE – Aviation Algérie - Diaporama aviation sanitaire en Algérie.

- Ph. Morinière



# Une sauterelle contre un "Tigre"

Paru dans le Fana de l'Aviation

Parmi les récits de guerre qui semblent défier la raison, l'histoire d'un Piper L-4 affrontant un gros "Tigre" occupe une place particulière.

L'affaire se passe le 3 janvier 1945 en pleine offensive des Ardennes. Ce jour-là, aux commandes d'un Piper L-4, le lieutenant Warren G. Terhorst effectue une mission de réglage de tir d'artillerie pour la 3<sup>e</sup> armée américaine. Depuis quelques centaines de mètres d'altitude, il repère un redoutable char "Tigre" se dirigeant vers les lignes américaines. Il transmet les coordonnées à l'artillerie, mais les obus manquent leur cible.

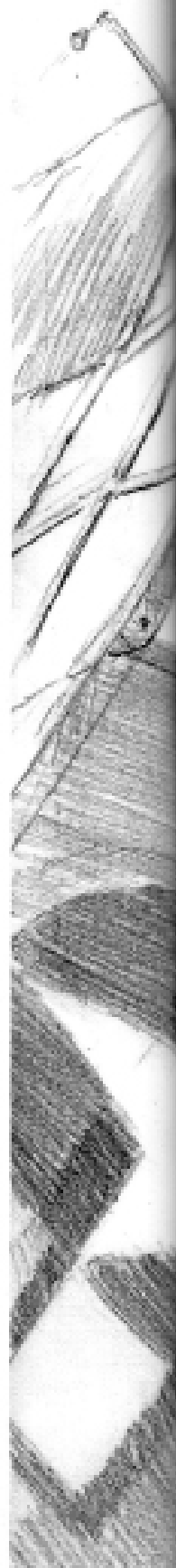
Incapable de neutraliser le char par les moyens conventionnels, Terhorst décide de détourner l'attention du blindé pour protéger les fantassins américains. Il entame alors une série de passes à très basse altitude, frôlant presque les arbres, forçant la tourelle ennemie

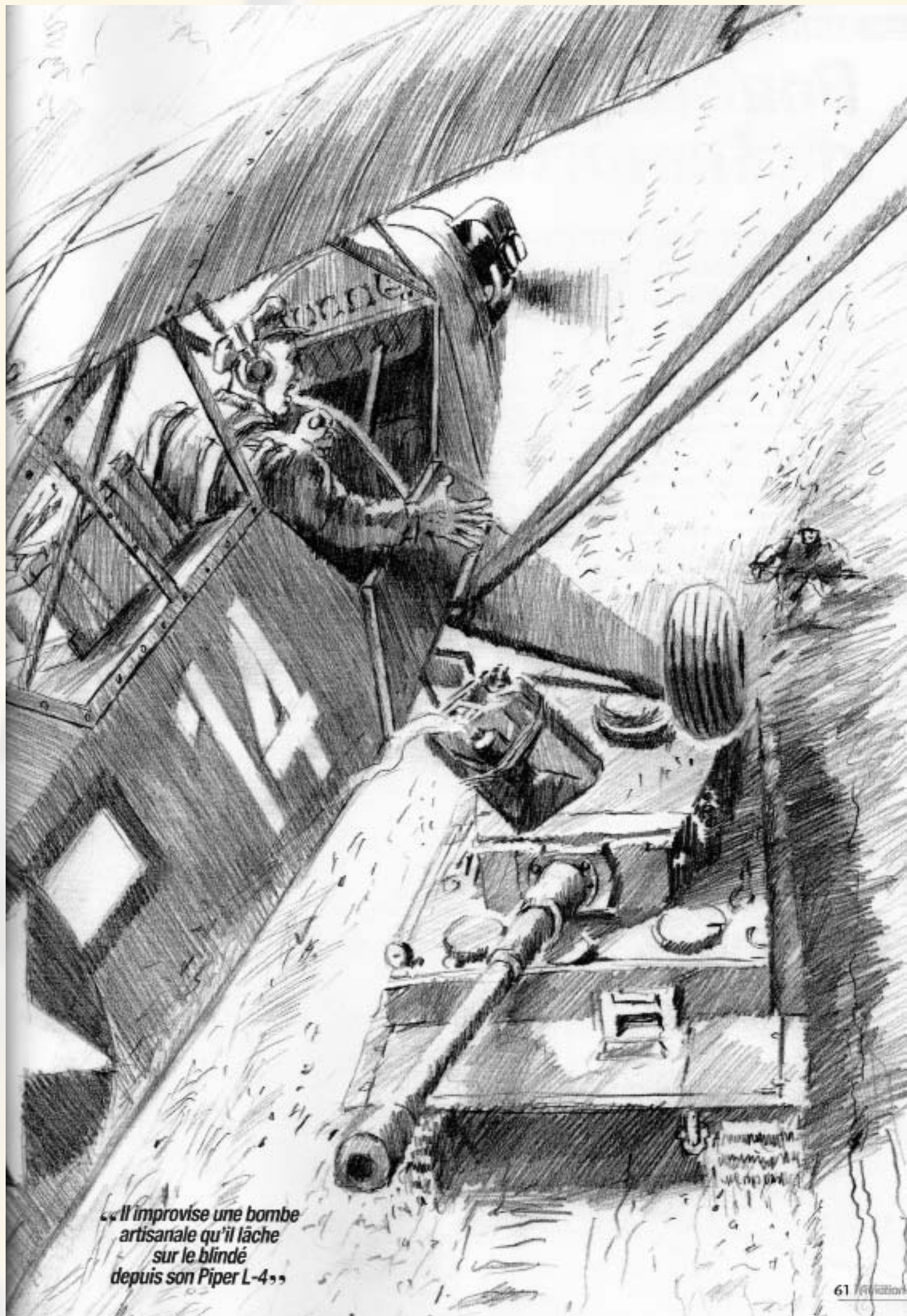
à se braquer sur lui plutôt que sur les troupes au sol. Le Piper devient une cible mobile.

## L'explosion embrase le char qui s'immobilise

Terhorst n'entend cependant pas en rester là. Il veut désormais attaquer le char. Il ne dispose à bord de son L-4 que d'un bidon de 5 gallons d'essence (19 l) et une grenade thermitique. Avec l'aide de soldats, il improvise une bombe artisanale en fixant la grenade au bidon. Après avoir redécollé, il plonge une nouvelle fois vers le char. Malgré les tirs ennemis, il parvient à lâcher sa bombe directement sur le "Tigre". L'explosion est dévastatrice : le bidon heurte le sol devant la chenille du char et embrase le blindé, qui

s'immobilise, couvert de flammes. Les troupes américaines confirmeront plus tard que le char était hors de combat. Terhorst fut capturé peu après par des soldats allemands, mais il survécut à la guerre. Son acte de bravoure lui vaut une décoration militaire. Son Piper L-4, conçu pour l'observation et non pour le combat, avait accompli l'impensable : neutraliser un char lourd avec des moyens dérisoires. Cette histoire, aussi invraisemblable qu'authentique, illustre le courage et l'ingéniosité des pilotes d'observation. Ces hommes, souvent vulnérables dans leurs appareils légers, ont parfois changé le cours d'un combat par leur témérité, au péril de leur vie. Terhorst en est un exemple marquant, rappelant que la guerre se gagne aussi par l'audace et la ruse.





« Il improvise une bombe  
artisanale qu'il lâche  
sur le blindé  
depuis son Piper L-4 »

# LE COUSIN ANGLAIS



Ah les histoires de famille; jamais simple de s'y retrouver. La famille des Cub n'échappe pas à la règle.

A ce propos, venant tout droit d'outre Manche, voici l'Auster. On va l'appeler «Le Cousin Anglais».

Regardons de plus près. Côté différences, l'Auster a un long nez abritant un moteur en ligne, anglais forcément ! Pas très PIPER tout ça ! L'équipage est placé côte à côte dans un habitacle pouvant accueillir trois occupants. Tiens ? comme le Tri Pacer...

Côté ressemblances, on a une aile haute, haubanée de même type que le Cub. La conception de la machine est en tubes et toile (comme le Cub !). Le longeron d'aile est en bois (comme le Cub !). Le train d'atterrissage classique est amorti par des sandows (comme le Cub !) L'air de famille est indéniable.

Regardons côté généalogie. A l'origine, un certain monsieur TAYLOR (pas celui qui est riche ! quoique ...) ou plutôt les frères TAYLOR, qui avaient fondé la société TAYLORCRAFT. Si, souvenez-vous; le

Chummy, le L-2. Société dans laquelle a investi un certain William PIPER qui, plus tard, racheta le passif de la société pour en faire la PIPER AIRCRAFT Co que nous connaissons. La société TAYLORCRAFT a continué outre atlantique pour donner naissance à la famille des Auster (fabrication au standard britannique).

Côté utilisation, le Cub et le J/1 sont deux classiques de l'aviation de loisir, tourisme et écolage. Sur le plan militaire, on ne présente plus les L-2, L-4, L-18, L-21 présents sur tous les théâtres





d'opérations occidentaux depuis la Seconde Guerre Mondiale jusqu'aux années 70 dans de très nombreuses forces aériennes occidentales et alignées US, essentiellement pour l'observation et le réglage d'artillerie. Pour l'Auster, l'utilisation militaire s'est cantonnée aux pays du Commonwealth sur les mêmes périodes avec la série des AOP (Air Observation Post) Mk I à Mk 9, A noter que les deux étaient présents en Normandie pour le D-Day en juin 1944, les deux principaux représentants de la famille désormais désignée L-Birds !

Bon, l'histoire est un peu plus complexe mais le résultat est là. La génétique est catégorique: Ces deux là sont bien cousins «germains», enfin anglo-saxon ...) Le hasard a voulu que les cousins se retrouvent à Corbas LFHJ, petit terrain au Sud est de l'agglomération lyonnaise.

L'Auster, dont l'appellation complète est Auster V J/1 Autocrat, est arrivé à Corbas en 2008. Le PA18, lui, a refait son

premier vol après restauration en 2024. Vous le connaissez déjà, c'est le F-PIPR ... Il est dans un bulletin précédent.

Par une journée où la météo nous était favorable, les cousins sont partis se balader au sud de Lyon. Pendant que leurs pilotes transpiraient en essayant de tenir une patrouille acceptable, les photographes présents dans chaque machine se livraient un duel sans merci. Pas besoin de cinémitrailleuses, le combat fût acharné.

Après une petite heure, retour à la maison. La maison ? c'est le hangar des Ailes Anciennes de Corbas où les cousins se glissent tant bien que mal au milieu de congénères plus imposants. (n'hésitez pas à aller sur le site de l'asso...)

[www.ailesanciennesdecorbas.com](http://www.ailesanciennesdecorbas.com)

Alors d'accord. C'est pas un PIPER. Il a pas la couleur du PIPER, Il a pas tout à fait la « gueule du PIPER, l'odeur, le goût



du PIPER ni le moteur du PIPER mais ça valait le coup d'en parler. Il a un peu sa place dans la famille des Cub, non ?

Si des fois un «piperiste» est intéressé ...

- Eric Chailloux

En parlant de place. A Corbas aussi, la crise du logement nous frappe de plein fouet et du coup, le petit Auster est à vendre.



# LA VISIBILITÉ ÉLECTRONIQUE



Je vole dans le sud de l'Angleterre, une zone de vol d'aviation générale très fréquentée, et je me suis toujours intéressé à la visibilité électronique (Electronic Conspicuity - EC), dont je suis un fervent partisan.

Je pense que mon expérience avec un nouvel appareil EC et un nouvel écran permettant de visualiser la position des autres aéronefs à proximité pourrait vous intéresser.

Mon Piper PA-17 Vagabond de 1948 est équipé d'un transpondeur Trig TT21 auquel est connecté un GPS non certifié. Cela me permet d'émettre des signaux ADS-B Out afin que les autres aéronefs équipés de récepteurs EC puissent me détecter. J'envisage d'acquérir un récepteur GPS certifié Trig ultérieurement, mais pour l'instant, le GPS non certifié répond parfaitement à mes besoins.

J'utilise SkyDemon pour la navigation et pour afficher la position des aéronefs détectés à proximité.

Pour la réception ADS-B In, j'utilisais un SkyEcho 2 (SE2) qui prend en

charge la réception des signaux ADS-B In et FLARM. Le SE2 me convenait parfaitement, mais l'année dernière, j'ai eu l'opportunité d'évaluer et de tester le nouveau SafeSky/Avionix Aero Tracker.

Le Tracker est légèrement plus grand que le SE2, mais offre des fonctionnalités bien supérieures. Sa batterie interne lui assure une autonomie allant jusqu'à 12 heures et il peut être fixé au tableau de bord de l'avion, ou à tout autre emplacement approprié, à l'aide d'un support standard pour téléphone portable.

J'ai toutefois opté pour un support





L'Aero Tracker

sur mesure pour mon Tracker, car il s'intègre mieux au tableau de bord de mon Piper de 1948.

Le Tracker transmet sa position par ADS-L et données mobiles LTE. Il reçoit les transmissions « air-air » directes des aéronefs émettant des signaux ADS-B Out, Mode S uniquement (sans relèvement), ADS-L et FLARM.

De plus, grâce à sa connexion de données mobiles LTE, le Tracker reçoit de nombreux autres protocoles de signalisation, tels que SafeSky, MLAT, OGN, FANET, Pilot Aware et plus de quinze sources de trafic différentes, via des applications et du matériel.

Ce que j'apprécie particulièrement, c'est la possibilité de détecter les aéronefs émettant en Mode S grâce à la technologie dite de multilatération (MLAT). Cela n'était pas possible avec mon SE2 et de nombreux aéronefs au Royaume-Uni, et probablement en France, n'émettent encore qu'en Mode S.

La détection MLAT s'appuie sur un réseau de systèmes de suivi au sol établis, tels que ADSB-Exchange, ADSB.fi et le réseau Avionix Aero. Les positions des aéronefs sont calculées grâce à la technologie MLAT et transmises au Tracker via les données mobiles LTE.

Si vous avez la malchance de voler hors

de portée des systèmes de suivi basés au sol, le Tracker vous avertira tout de même de la présence d'aéronefs équipés du Mode S en estimant la distance à partir de la puissance du signal reçu et de l'encodeur d'altitude de l'aéronef émetteur. Ces avertissements sont dits « sans relèvement » car aucune information de position n'est disponible, seulement l'altitude relative entre vous et l'autre aéronef.

Concernant l'utilisation de mon Tracker, bien que son fonctionnement soit satisfaisant avec l'antenne montée directement dessus, j'ai décidé d'expérimenter en la déplaçant à l'extérieur du cockpit. J'ai procédé en fixant l'antenne du Tracker au carénage d'emplanture de mon aile et en utilisant un court câble coaxial. Cela a permis d'améliorer considérablement la portée d'émission/réception, passant d'environ 10 km à 60 km.

Si vous n'utilisez pas d'application de carnet de vol électronique (EFB), telle que SkyDemon ou équivalente, vous pouvez tout de même utiliser le Tracker avec un nouvel écran compact appelé FLYSky. Cet écran, alimenté par batterie, se connecte au Tracker via Bluetooth et offre au pilote un affichage radar indiquant la position des aéronefs à proximité.

L'écran FLYsky vous alerte également si un aéronef à proximité représente un danger.

Si vous ne disposez pas de la place nécessaire pour installer un équipement de navigation aérienne à bord de votre aéronef, l'application SafeSky, installée sur un smartphone (Android ou Apple), vous fournira des informations sur les aéronefs détectés à proximité. L'affichage peut être une simple carte ou un affichage de type radar.

Si vous souhaitez en savoir plus sur ces nouvelles fonctionnalités EC, vous trouverez des informations complémentaires

sur les sites web suivants :

Safesky : <https://docs.safesky.app/books/safesky-pilot-playbook>

Aero Tracker : <https://docs.safesky.app/books/aero-tracker>

Aero Tracker : <https://www.avionix-shop.eu/product/14989526/aero-tracker>

FLYsky display: [https://manuals.flydata.io/docs/Display-Radar/FlyData\\_Display\\_Radar](https://manuals.flydata.io/docs/Display-Radar/FlyData_Display_Radar)

J'espère que cet article vous sera utile. N'oubliez pas cependant qu'une surveillance visuelle attentive reste indispensable en toutes circonstances !

Aero Tracker: EUR 770 HT

<https://www.avionix-shop.eu/product/14989526/aero-tracker>

Des frais supplémentaires s'appliquent également pour la réception FLARM et les données mobiles LTE.

FlySKY display : EUR 325 HT  
<https://flydata.io/flysky>

Ce n'est pas donné, mais... !

- Tony Nowak



Ci-dessus : l'intégration de l'antenne du Tracker sur le carénage d'emplanture de l'aile.

Ci-dessous : l'affichage du FLYsky.



# LES GOODIES



Retrouvez les goodies sur notre site internet pour vous faire plaisir (ou faire plaisir à un ami), tout en soutenant l'association !

Vous y retrouverez des mugs, patches, gilets, etc.

<https://www.piperclubfrance.com/goodies/>



Vous pouvez passer commande directement sur le site et vous recevrez les instructions de paiement par email afin de finaliser votre commande.

Vous pouvez également commander une illustration personnalisée de votre appareil :

[Cliquez ici pour plus d'informations sur les illustrations personnalisées](#)



# MERCI À NOS PARTENAIRES

