Piper Club France

Bulletin n° 71

4ème trimestre 2014

CLEMENTINE en vol au dessus du bassin d'Arcachon

Pour la réintroduction de l'ourson dans son habitat naturel

Comme prévu, après les vols d'essai et sa classification Clémentine a été mise gracieusement à la disposition de l'aéroclub d' Andernos les Bains le 14 juillet 2014. Le succès a été immédiat grâce à l' enthousiasme de Nicolas Pelletereau et des instructeurs lâchés ensuite en école.

Aujourd'hui après 3 mois elle totalise déjà plus d'une centaine d'heures à son actif malgré une météo des plus difficile en août cette année. Elle a accueilli une cinquantaine de pilotes en école et une vingtaine d' entre eux a été lâchée . Parmi eux un certain nombre de BIA dont une jeune Clémentine élève de seconde au lycée nord bassin d'Andernos.

Parallèlement nous suivons l'expérience lancée en début d'année à quelques nautiques de là par l'a roclub d'Arcachon LaTeste qui a acheté un PA18-95. Cet ex L18C de l' armée allemande basé en Italie et immatriculé G-BLLN a très vite été baptisé «Belle Hélène»... Grâce à l'enthousiasme et à la passion transmise par le tandem Olivier Kursner et Fred Vandame ce sont là plus de 400 heures qui ont été réalisées avec une trentaine de lâchés dont un à 15 ans mais le plus important ce sont les 5 brevets de base qui ont été passés avec succès sur la «Belle Hélène».

Devant un tel succès l'aéroclub d'Andernos pense très sérieusement à se rééquiper d' un Cub renouant ainsi avec son histoire puisque le club en a possédé un jusque dans les années 90.

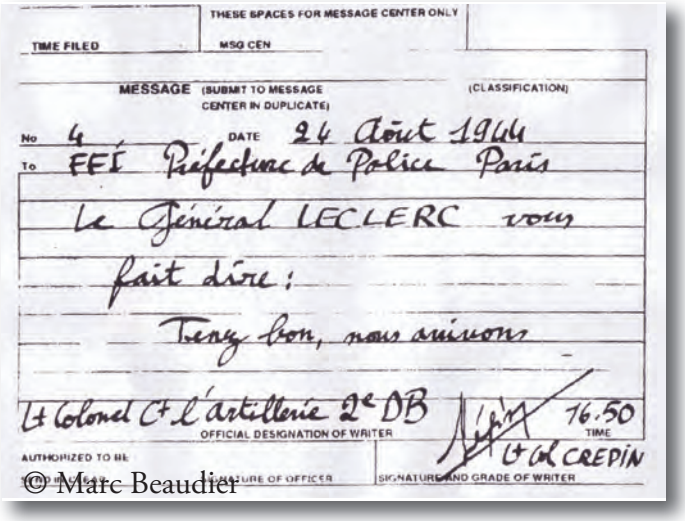
Le bassin d' Arcachon va sûrement devenir un véritable «nid de Cub» mais il est probable que peu à peu d' autres clubs en France viendront à s'équiper de ce type d'avion si économique et tellement ludique.

Nous connaissons maintenant la recette: Il faut un Cub et un ou des instructeurs qui en soit amoureux pour transmettre leur passion avec rigueur en démystifiant le train classique : Le plus dur sera sans doute de trouver les Piper...

Frédéric Lamouroux

Le Piper de la Libération

par, Marc Beaudier


THESE SPACES FOR MESSAGE CENTER ONLY
TIME FILED
MSG CEN
MESSAGE (SUBMIT TO MESSAGE CENTER IN DUPLICATE)
(CLASSIFICATION)
No 4
DATE 24 Août 1944
To FFI Préfecture de Police Paris
Le Général LECLERC vous
fait dire :
Tenez bon, nous arrivons
Lt Colonel Ct l'artillerie 2e DB
OFFICIAL DESIGNATION OF WRITER
16.50
TIME
Lt Col CREPIN
AUTHORIZED TO BE
SIGNATURE OF OFFICER
SIGNATURE AND GRADE OF WRITER
© Marc Beaudier

Le 24 août 1944, un Piper L4 de la 2ème DB du Gal Leclerc est envoyé survoler la Préfecture de Police de Paris, sur l'île de la Cité, pour y larguer un message destiné au résistants :

« Tenez bon, nous arrivons »

L'équipage, au mépris de tous les dangers réussira sa mission et le Piper reviendra criblé de balles, (pilotes : Capitaine Jean Callet et Lieutenant Etienne Mantoux – mort pour la France en 1945 -)
Dans le cadre du Rennes Airshow 2014, labellisé « Mémoires et Liberté », le président de l'aéroclub Rennes Ille et Vilaine (ACRIV), voulut faire réitérer ce vol par un Piper L4 de 1942 hébergé dans les hangars de son club.

Après plusieurs mois de démarches et de demandes d'autorisation, il fallu se rendre à l'évidence que l'administration était devenue plus puissante et redoutable qu'un tir de barrage de la flack allemande. Le Piper serait cloué au sol.
Cependant, la Préfecture de Police de Paris, pour qui le projet n'était pas tombé dans l'oreille d'une sourde, souhaita ardemment exposer cet avion devant ses locaux, pour servir de décor aux différentes commémorations prévues le week-end du 23-24 août.

C'est ainsi qu'après de maintes négociations, cette fois entre la Préfecture et le Président, qui tenait à s'assurer du sérieux de l'entreprise, le projet prit forme.
Le Piper L4 décolla de Rennes le 20 août 2014 à destination de Pontoise pour y être démonté et transféré place Louis Lépine, à deux pas de Notre-Dame. Il y passa le week-end sous l'œil amusé des badauds et des touristes. Son remontage eut lieu quelques jours plus tard, et après 3 heures de vol, il atterrit à Rennes.

Il effectua une présentation en vol lors du week-end du Rennes Airshow (21 et 22 septembre).
Il peut se targuer maintenant d'être un des rares, voire peut-être le seul Piper J3/L4 à avoir posé ses roues sur l'île de la Cité…

IDENTIFICATION DES CINQ PIPER PARADE
CHAMPS ELYSEES DU 29 AOUT 1944

72 A 4329911 2DB (Capt CALLET, Lt Mantoux) le largueur du message

72 B 4329934 2DB

72 E 4329877 2DB

59 X 4329635 L4HS 196th FA Battalion les CUBS stationés Avenue FOCH

59 Y 4330055 L4HS

Vidéo du démontage et du transfert sur l'île de la Cité :
https://www.youtube.com/watch?v=R6QgkXesEiw

Références:
PIPER CUBS p165
LIGHT PLANES at war p144,146,147,148,149,150,151,153

DX à la Ferté-Alais

grâce à Catheline Léoni alias « Kate Jeethree »

Ceux qui parmi vous reçoivent l'Info Pilote ont pu voir l'Aéroclub de Dax mis en vedette à la Ferté-Alais, ceci grâce à Catheline qui se lance -avec succes- dans le voyage aérien : le premier l'avait amené à l'île d'Oléron gentille nav le long de la côte mais le deuxième : chapeau bas! Dax La Ferté Alais en J3 tout le monde ne le fait pas! Mais Catheline est du genre obstiné et a convaincu tout le monde! Elle nous fait revivre ici toutes les étapes de son périple et cela fait envie!

Comment faire pour y arriver: conviction et organisation

Dring dring

"- Oui allo?

- Bonjour Madame, je vous appelle de l'aéroclub de Dax, je voudrais savoir s'il était possible de venir au meeting aérien "le temps des hélices" la semaine prochaine avec un Piper J3...

- Non mais ma petite vous plaisantez?? Il faut s'y prendre 6 mois à l'avance pour demander une autorisation de se poser! Les parkings sont pleins a craquer! Les avions sont garés au millimètre près! C'est impossible!!"

- D'accord... Merci madame..."

Dring dring

- "Allo Éric? Tu sais quoi? Je viens d'appeler l'organisation de la Ferte Alais et viens de me faire rembarrer pour venir avec le J3! Je suis tellement déçue! Si c'est comme ça, je vais en Normandie pour la commémoration des 70 ans du Débarquement. Tant pis!

- Bouges pas Kate! J'appelle Jack. Il a peut être une solution".

Quelques minutes plus tard...

- "Oui Kate, effectivement je crois que ça ne va vraiment pas être possible... Ah! Attends il vient de m'envoyer un message! Il me demande ce que c'est comme avion et de quelle année il est! Je te donne son numéro. Vas y rappelles le vite et dis lui bien que tu as déjà 300 heures de vol.

- "Ok man! Merci! Je te tiens au jus ;)"

Dring dring

- "Oui allo?

- Monsieur Krine?

- Oui c'est bien moi, Jack Krine. C'est vous qui voulez venir en avion à la Ferte Alais?

- Oui monsieur...

- Vous vous y prenez un peu tard...

- Apparemment oui, je ne savais pas qu'il fallait s'y prendre aussi tôt.

- Qu'est ce que c'est comme avion? Vous viendriez seule?

- Oui, je viendrais seule. C'est un Piper Cub J3 de 1943. Il se marierait bien dans le décor de la Ferte... Surtout que trois autres Piper ont prévu de venir j'ai entendu dire...

- Bon ce n'est pas gagné, mais on va essayer!

Après plusieurs échanges téléphoniques, Jack Krine, un membre éminent de l'association Jean Baptiste Salis, me laisse entendre que l'autorisation pour venir à la Ferte en avion ne sera pas toute simple à obtenir. Le peu de places disponibles sur le parking visiteur est réservé au personnel de la DGAC et le responsable des parkings, Jean Luc Chenatti, a déjà refusé à d'anciens pilotes de présentation sur Rafale de venir se poser pour l'occasion... Demeure donc une lueur d'espoir et qui dit once d'espoir pour Kate Jeethree, dit tout faire pour réussir! Alors il va falloir se vendre...

« *Élève pilote d'hélicoptère dans la vie professionnelle, je vole également aux commandes d'avions depuis cinq ans... En 2013, le destin m'a fait croiser le chemin d'un magnifique oiseau jaune vintage, un Piper Cub J3 de 1943. Cet avion, que l'on surnomme Delta-Xray en raison de son immatriculation, appartient à l'aéroclub de Dax. ...* »

Samedi 31 mai 2014, soit six jours avant le début du meeting de la Ferte Alais, Jack Krine me recontacte.

"Bon, mademoiselle, j'ai expliqué à l'organisation que nous ne pourrions pas nous passer de vous. Tant de motivation, en une jeune femme déterminée comme vous, voulant traverser la France dans un avion de cet âge pour nous rejoindre... C'est tout à fait dans l'esprit! Nous sommes pour la promotion de tels projets. Nous allons vous la trouver cette place! Vous n'avez qu'à envoyer une demande officielle via le site. Nous vous attendons. A vendredi".

Quelle joie!! Je n'ai pu m'empêcher de la partager avec Eric, président de l'association "la Ferte Alais Virtuelle", rencontré également sur le terrain en 2012, grâce à qui j'ai pu entrer en contact avec Jack.

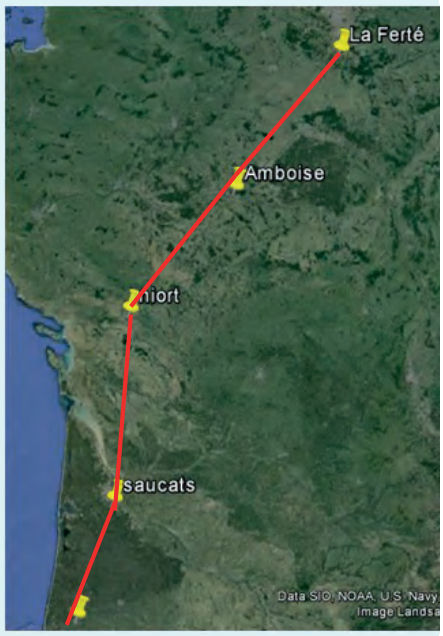
"On va le décorer ton avion pour qu'il soit encore plus beau! Envoies moi ce que tu veux écrire, la taille et la police des caractères. Je t'imprime et t'envoie tout ça dès lundi".

La veille du départ, Gérard Galand, le cher mécanicien du J3, ainsi que Baptiste Perrin et Pascal Grasser, deux de mes camarades de promo, inscrits à l'aéroclub et passionnés d'aéronautique comme moi, viennent me donner un coup de main pour coller les autocollants envoyés par Eric. C'est ainsi que je décore le J3 avec le portrait de Jean sur le fuselage, comme nous l'avions fait sur la dérive du "Jean Batten Clipper" de Airscapade DC3. Le résultat est grandiose. Je suis aux anges!

Gérard en profite pour me donner quelques tuyaux au niveau mécanique et me fournir en huile et kit d'amarrage.

Je termine la préparation de ma navigation assez tard, car deux des aérodromes où j'avais prévu de faire étape ne pourront pas finalement me servir ou me fournir en carburant. Je me creuse les méninges... Surtout qu'un NOTAM ne me permettra pas de décoller le lendemain avant 15h30 et la nuit aéronautique est prévue pour 22h18 "dans cette partie du globe..."

J'en conclus que le plus simple sera de me poser sur des terrains acceptant la carte Total, comme ça je serai plus rapide et autonome. Le hic... C'est qu'il n'y en a pas de partout... Je compte 6 heures de temps de vol. Je devrai donc refaire le plein a trois reprises en chemin, histoire de me laisser de l'eau sous la quille en arrivant à la Ferte. Qui sait ce qui m'attend là-bas. Je choisis le terrain d'Amboise que je connais bien, étant inscrite aussi à l'aéroclub des Ailes Tourangelles. Si je vois que je suis short au niveau du temps, je pourrai passer la nuit dans le club house. Je prends aussi mon sac de couchage au cas où je décide de pousser plus loin que Amboise, sans pouvoir rallier la Ferte. Je me poserai à Étampe et dormirai sous l'aile du J3.



Niort, comme étape intermédiaire, me convient tout à fait également. Piste en herbe, pompe Total, un terrain réputé pour être très sympa et abritant une belle collection de coucous.

Mais entre Dax et Niort... Quel terrain choisir? Ma faible autonomie et mon manque de temps me pénalisent... Sauf si... Mais oui! Saucats! Je connais du monde sur ce terrain! Activation du réseau! Je fais appel à Antoine, le pilote du Stampe et lui explique la situation. Il me promet que demain à mon arrivée sur le terrain, un des membres des Bordeaux Bandits, m'attendra à la pompe pour refaire le plein. Quelle chance! C'est parfait!

Je m'endors donc sur mes deux oreilles... Et me réveille avec une petite boule au ventre tout de même. Toute la matinée, je me sens "en mode compétition". C'est quand même un sacré challenge que je me suis lancé. Je suis un peu folle.. Non? Que dit la météo? Les vents me seront favorables... Je devrais faire des pointes de 140km/h. C'est pas mal pour un J3 de 65 chevaux!

Le grand voyage

Le 6 juin 2014, jour du 70ème anniversaire du Débarquement en Normandie, je m'élance donc en direction de la Ferte Alais avec le Piper en solo. Patrice Boucau, notre président, Gérard Galand, Michel Durruty et Serge Zakaroff sont présents et me souhaitent bonne chance.

Partie à 15h45 précisément, je m'inquiète un peu en voyant la température d'huile moteur monter à toute vitesse. En approchant de Rion des Landes, je me demande si je ne vais pas déjà devoir me reposer, or la température se stabilise pour rester dans le vert. Explication: il fait très chaud. Je continue.

Saucats et sa piste en dur toute étroite. C'est la troisième fois que je viens me poser ici avec le J3. La première avec Gérard pour venir faire renouveler le certificat de navigabilité de notre bel oiseau jaune, la deuxième avec Pascal pour la coupe des girondins, une compétition amicale de voltige, jugée par nos chers Louis Pena et Sophie Laubier.

Comme d'habitude le vent est plein travers et aujourd'hui en plus souffle en rafale. Le J3 réagit comme une plume. Je me bats pour garder la ligne droite et la descente progressive de l'appareil. "Attention au cheval de bois" me dit une petite voix intérieure... "Manche dans le vent, pied opposé!!!" rétorque celle de Louis dans un autre coin de ma tête. "Bong bong" font les roues du J3... Excuse moi mon ami... Mais le posé est contrôlé. Ouf j'ai chaud. Quelle équipe! Ce sera à ce jour un des atterrissages les plus "sportifs" de ma petite vie de pilote.

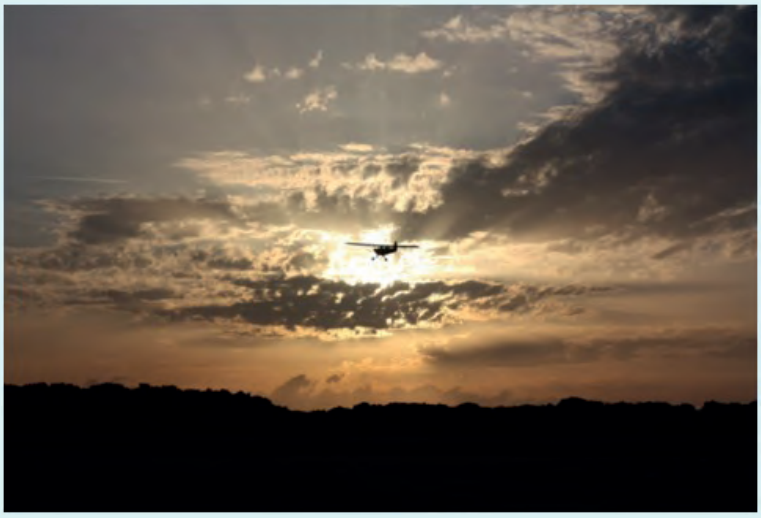
Comme promis, un instructeur m'attend pour refueler et je lui en suis très reconnaissante. Il m'empresse de repartir car des orages arrivent par le sud et montent vers Bordeaux. Je ne me fais pas prier. Je repars dans l'axe de la piste et reprends ma route vers Niort en longeant la belle ville de Bordeaux par l'est.

Comme prévu le vent du sud me porte à toute vitesse vers ma prochaine étape. Je croise Dominique sur la fréquence, à bord de Dragon 17, un pilote d'hélicoptère avec qui j'ai travaillé à la sécurité civile en 2012. What a small world!

Un agent AFIS m'accueille sur le terrain de Niort à la radio, puis me retrouve à la pompe avec d'autres pilotes. Ils m'aident à tenir le J3 en place, car la surface étant en pente et moi ayant oublié de prendre des cales, l'avion fait la girouette. Comme s'ils n'étaient pas assez gentils, ils me proposent de venir visiter les hangars et de faire connaissance avec leurs petits trésors à moteur. Je serais restée avec joie si le temps ne m'était pas compté. Ils le comprennent bien et me laissent repartir sans tarder.

La aussi je redécolle au cap en direction de ma prochaine étape: Amboise. Le temps passe très vite. Je le passe à vérifier sans arrêt ma route, à calculer ma consommation et à estimer mon heure d'arrivée. La question qui me taraude: est ce que j'arriverai avant la nuit? J'imagine tous les scénarios possibles, les avantages et les inconvénients de chacun, les solutions pour aller plus vite, les conséquences si je ne réussis pas et entre temps, je profite quand même de l'instant présent. Il est 19h30. Le soleil décline déjà sur l'horizon et réchauffe les couleurs du paysage. L'air se rafraîchit. Les orages sont loin derrière nous. Nous volons vers la clarté et traversons d'immenses étendues de champs verts, marrons, jaunes. Je suis heureuse d'être là, aux commandes de ce merveilleux petit avion. Je ressens comme un fil passant par le J3 jusque dans mes entrailles, un fil qui nous tire depuis la Ferte Alais depuis une manivelle. Il nous tire, il nous tire tous les deux pour que nous arrivions ce soir. Je ressens aussi ce vent derrière nous qui nous pousse et nous donne une force supplémentaire d'y croire. Ça commence à bouillir dans mon ventre. Je regarde l'heure et me dit que tout sera une question de minutes. Si je réussis à ne passer que 10 minutes au sol à Amboise, nous aurons une marge de 20 à 15 minutes avant la nuit aéronautique à la Ferte Alais.

Je retrouve mes repères avant d'arriver sur l'aérodrome d'Amboise-Dierre. Je me renseigne sur la piste en service et m'intègre directement en base main droite piste 11. Il est 20h30. L'air est calme. Je n'ai aucun problème pour me poser. Je roule directement à la pompe. La présidente du club me retrouve et me complimente sur l'avion et le projet. Elle y croit dur comme fer aussi et me souhaite bonne chance pour l'arrivée. "Allez-y foncez, il est encore temps! Quelle aventure! Profitez-en à fond!" Et je repars dans la foulée, après n'avoir passé au sol que sept minutes top chrono. Je survole Chenonceaux, Amboise, Chaumont... ses beaux châteaux de ma chère Touraine au coucher du soleil avec mon petit amour d'avion. C'est superbe.



C'est la dernière ligne droite. Bien bien droite car la zone de Orléans Bricy est inactive. Je passe donc au nord ouest du terrain et aperçois au sol les Transal de l'armée de l'air. J'avance, doucement mais sûrement. Le vent ne me pousse plus, mais le fil nous attire toujours plus vers la Ferte. Ça bouillonne passionnément dans mon ventre. Je vais y arriver. Nous allons réussir cher J3.

Le soleil décline jusqu'à disparaître, mais on voit encore très bien. "Je vois la vie en rose" du ciel. L'air est calme, tout comme la circulation aérienne. Nous "nous faisons signe" de temps à autre avec le SIV, pour nous assurer que chacun est là et que tout va bien. Je devrais arriver d'ici une dizaine de minutes. Je propose au SIV de quitter la fréquence pour passer avec celle de la Ferte.

Je ne vois toujours pas le terrain. Je n'entends rien non plus.

Je m'attends de loin à apercevoir un grand aérodrome, avec tout plein d'avions, comme quand je l'ai découvert du sol la première fois. Mais rien. Erreur de navigation si proche du but? Quand même pas! Pas d'appareils en vol non plus, alors que c'est si beau et romantique à cette heure la! "Mais vous êtes où les gars??"

C'est alors qu'un pilote d'hélicoptère m'entend sur la fréquence et me répond que tout le monde est à l'apéro!

Il vient de faire faire un baptême et m'annonce la piste en service.

Je n'arrive pas à y croire. Entre deux forêts, sur une petite colline, la Ferte Alais s'ouvre sous mes yeux en l'espace d'un instant. J'ai le cœur prêt à exploser de joie et ne peux m'empêcher d'étouffer un cri.

Je passe verticale et aperçois un biplan de la première guerre mondiale en finale. C'est totalement magique de survoler ce terrain mythique, de voir les DC3 au sol, de même avoir le temps de faire un passage à l'anglaise, puis de faire toucher les roues du J3 sur cette piste en herbe, que tant d'avions extraordinaires, de toutes générations confondues, sont venus fouler!

Le plus beau naturellement, la cerise sur le gâteau, est d'être accueillie par mes parents et amis de la Ferte Alais Virtuelle qui m'attendent depuis quelques heures! Ils étaient inquiets et partagent maintenant mon bonheur. C'est beau. A 22h01 précise, je coupe le moteur.

Première chose à faire avant de sortir de l'avion: prévenir Louis de mon arrivée!

"Bien posée à la Ferte! Magique!", qui me répond "Bravo! Tu l'as fait. Je suis fier de toi". Quand un monsieur de cette pointure vous fait un tel compliment, il y a de quoi être fier aussi!

Comme aucun organisateur de la Ferte Alais ne m'attend (vu l'heure, on peut comprendre), je gare et amarre l'avion comme prévu sur le parking visiteur... avec la ferme intention de ne pas l'y laisser trop longtemps. En effet, ce parking se trouve complètement à l'opposé du parking statique, à l'autre bout de la piste, et je trouve que le J3 n'est pas à sa place ici.

Mais pour l'heure, le principal est de s'être posés en sécurité à la Ferte. Je savoure pleinement ce bonheur avec mes proches avant d'entamer un weekend toujours plus riche en émotions.

Toujours plus haut

Le samedi soir, au retour d'un beau vol local au coucher du soleil avec Eric, je vais garer le J3 sur le parking statique après avoir obtenu l'autorisation de Jean-Luc, le responsable du stationnement avions.

Il m'a dit: "gares le où tu veux, je le déplacerai si besoin demain matin." Pour le fun, je vais donc d'abord le garer entre deux DC3. Il est si mignon et si petit entre les deux. A croquer. Puis plus sérieusement, je vais l'installer à un endroit où je le vois déjà rayonner le lendemain lors de l'exposition statique. Entre un EC120 de la base école de Dax, ayant aussi fait le voyage, ainsi qu'un Catalina de Duxford et le J3 de l'aéroclub de la Ferte. Une belle petite place que je convoitais déjà depuis le matin.

Elle n'avait pas été facile à obtenir cette place. Toute la journée, je m'étais confrontée à des personnes qui me répétaient que c'était impossible, que les avions étaient garés avec le minimum d'espace possible entre chacun... Je m'efforçais de comprendre et essayais de me raisonner et d'oublier en me disant que j'avais déjà une chance énorme d'être arrivée jusqu'ici... Et je ne voulais pas non plus abuser de la gentillesse de Jack...

Mais dès que je croisais un membre de l'organisation, ma question revenait: "est ce qu'il serait possible de garer "mon J3" parmi ses copains sur le statique? SVP? Je vous assure qu'il se fera tout petit et ne prendra aucune place... J'ai vu qu'il pourrait être bien, là..."

Réponse catégorique: "NON!" Or, tant que je n'avais pas obtenu cette place, je ne pensais qu'à trouver une solution...

Eric connaît vraiment des personnes intéressantes, depuis le temps qu'il travaille sur le meeting. A un moment nous avons croisé Michel Bezier, le pilote du B17, dont il est devenu l'ami. Un sage aventurier, humble et passionné. Au cours de la conversation, je lui ai posé la fameuse question à tout hasard, pas en tant qu'organisateur, mais en tant que conseiller... et l'idée l'a fait sourire. Je n'ai pas eu de réponse directe, mais quelque temps plus tard, maître Jean-Luc m'appelait, pour me donner mon autorisation. Merveilleux!

Le colonel Le Gouaille, conservateur du musée de l'hélicoptère de Dax, m'avait prêté, avant de partir, des affiches du musée concernant le J3. Le dimanche matin, nous avons donc organisé un petit stand sympa avec l'avion au milieu des affiches.

Delta Xray était resplendissant parmi tous les camarades de son époque et a bien sûr rencontré un franc succès auprès des visiteurs.

Mission accomplie!!!! Yeeeees!!!

Ce fut mon premier raid en solo. Une merveilleuse aventure que j'espère bien renouveler un jour. Mon temps à Dax est malheureusement bientôt révolu. Je vais devoir partir en septembre. Je profite du récit de cette aventure pour remercier chaleureusement Louis Pena de m'avoir appris à piloter le J3 et l'Aéroclub de Dax, de m'avoir fait confiance, aussi bien pour piloter ses coucous, que pour mon intégration au sein du conseil d'administration. J'ai vécu une année extraordinaire chez vous, effectué près de 100 heures de vol magiques et fait la rencontre de personnes que je vais décidément avoir beaucoup de mal à quitter. Il existe une ambiance familiale et amicale unique au sein de notre aéroclub à préserver. Je vous souhaite à tous de bons vols et n'oubliez jamais que si les rêves existent, c'est pour être réalisés. Longue vie à notre club et au J3.

Merci Kate pour ce superbe récit; je suis sûre que tu feras d'autres voyages encore plus lointains et sur d'aussi beaux avions! Tu nous raconteras!

Amicale des olonnois

Rencontre conviviale avec des aviateurs chevronnés du Piper-Club de France

L'Amicale des Olonnois et le Piper-Club de France (avions de 1940…)se sont jumelés le temps d'un week-end.
Une dizaine d'avions du Piper-Club de France (dont le Président Guy Fourdain est membre des Olonnois) s'était donnée rendez-vous samedi 19 avril sur l'aérodrome des Sables où les attendaient les membres des Olonnois et leur Président Michel Herbert.

© Jacques ARCHAMBAULT

L'objectif du week-end était, pour les aviateurs de faire une balade-découverte en mer à bord d'un Olonnois, et pour les marins de l'Amicale, un survol de la rade dans ces « coucous » dont certains avaient participé au débarquement de juin 1944.

Samedi soir, après une présentation des aviateurs, en présence de Mr le Maire des Sables Didier Gallot et Mme Florence Pineau pour la Communauté de communes, un repas convivial, en chansons et accordéons, laissa un souvenir impérissable aux participants. En retour, une invitation à venir visiter le musée de l'aviation d'Angers a été lancée aux Olonnois par les aviateurs. Les Vieilles Tiges apprécient l'esprit vieux gréements.

LePiper L4H : un avion monument historique militaire s'est posé aux Sables :

© Jacques ARCHAMBAULT

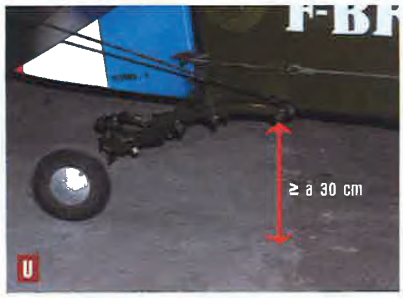
Un peu d'histoire : en prévision du débarquement en Normandie, l'US Army commanda une version allégée du Piper : le L4H. Ces avions étaient fabriqués par des femmes en Amérique du Nord, convoyés par bateaux vers l'Angleterre et assemblés parfois directement sur les plages fraichement envahies. Ses missions furent variées : observation, liaison, réglage d'artillerie, ambulance, photos aériennes…

Exceptionnellement sorti du musée de l'aviation d'Angers pour venir se poser aux Sables, ce L4H, portant le numéro A72 fut abandonné sur l'aérodrome d'Angers-Avrillé en août 1944 après avoir participé au débarquement puis à la libération de la ville. Il fut récupéré et rénové .Il est entretenu par des passionnés du musée d'Angers. C'est Benoît BLATTLIN (pilote émérite, formateur..) et Jean-Claude Enée (dit Nénesse) mécanicien, qui ont conduit cet avion historique jusqu'aux Sables où ils ont offert, par une météo clémente, une balade de 30 minutes au dessus de la baie à quelques Olonnois, ravis…

© Jacques ARCHAMBAULT

Jacques ARCHAMBAULT

ACHETER OU RÉNOVER UN «C



A : Vis de plan horizontal réglable. A vérifier impérativement. Aucun jeu autre que fonctionnel n'est acceptable. Ne pas hésiter à remplacer l'ensemble lors d'une restauration.

B : Les axes d'articulation des gouvernes de direction et profondeur sont à contrôler par ressuage, un contrôle visuel des soudures pour criques est à envisager.

C : Tout l'assemblage de l'étambot doit être ressué lors d'une restauration. Cette opération ne peut être effectuée que quand l'avion est désentoilé. Le trou (*flèche*) reçoit l'ensemble roulette de queue, vérifier à intervalle régulier son ovalisation et l'absence de criques.

D : Les lisses en bois ont la fâcheuse tendance à pourrir. Ce n'est pas structurellement grave, mais quand même ! A contrôler par «*tap test*». Elles doivent rendre un son franc et sec. Certains ont choisi de les fixer au treillis par collier *ty-rap*. Ce n'est pas bon. Seule méthode acceptable : un lien de lin imprégné d'enduit colle (méthode Piper).

E : Le trou (*doigt*) a pour but d'apporter un peu de graisse à la vis sans fin du PHR. C'est mieux quand il y est ! Beaucoup d'avions n'ont rien. A prévoir avant le réentoillage.

F & G : La cabine est en partie constituée de cornière en «U». Particulièrement peu résistantes à la torsion, elles criquent et cassent très vite. A surveiller de très près. Une méthode existe : les remplir d'une baguette de spruce. L'avion prendra 1 kg, mais gagnera en solidité.

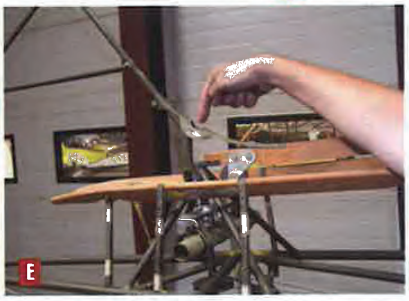
H : Les charnières des portes sont très fragiles. Elles se tordent, criquent et cassent. Bien les inspecter avant l'achat : si elles sont abîmées, il ne faut pas hésiter à les ressouder.

I : Une crique sur cette partie envoie le fuselage à la réforme. Cette pièce reprend les efforts de portance de l'aile. Toute réparation est à envisager avec circonspection.

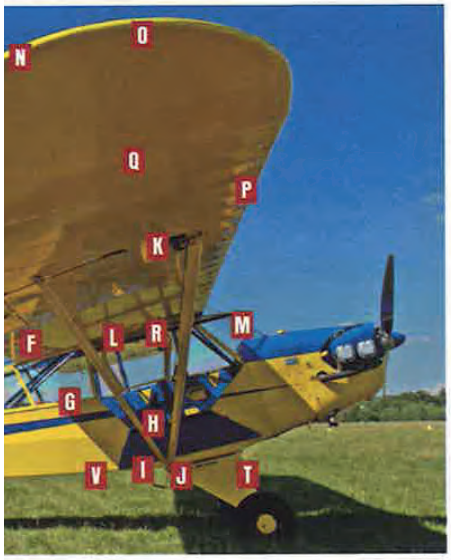
J : De même, les chapes et axes doivent être contrôlés par méthodes approuvées à intervalle régulier dans un atelier agréé. Lors de l'achat, le vendeur doit impérativement présenter les JAA form 1 desdites pièces. Idem pour les axes supérieurs.

L'acquisition d'un J3, qu'il soit en ét
est une décision indiscutable tant l'a
délicieux. Il existe plusieurs milliers de
certaines originales, d'autres ré
Même s'il n'est pas mauvais de se lais
pour choisir un avion, mieux vaut sav
le plus bel avion peut cacher sous un e
en fait qu'un projet de restauration. M
laisser impressionner. Le J3 est ur
Incluant de multiples petits
l'ensemble est malgré tout une mac
facile à entretenir. Elle ne possè
(depuis 70 ans, ça se sau
qui restaure des avions depuis des ann
ce qu'il fallait vérifier avant d'achet

UB» : CE QU'IL FAUT SAVOIR !



tat, à restaurer ou même en kit,
avion est mythique, attachant et
e ces machines de par le monde,
épliques d'origines diverses.
sser guider par un coup de foudre
voir cependant à quoi s'attendre :
ntoilage parfait une machine n'étant
Mais il ne faut pas pour autant se
n avion simple de construction.
éléments assez fragiles,
chine robuste, fiable, rustique et
de aucun vice de conception
urait !). Patrice Weiss,
ées à La Ferté-Alais, nous a indiqué
ter un «Cub» ou de le rénover.



K : Les mâts existent en deux versions : ouverts et étanches. Toujours préférer la version étanche ; si l'avion objet de vos désirs est équipé de la première version, prévoir un «*retrofit*».

L : Raccordement aile-fuselage : cette petite cornière est fragile.

M : La petite bavette qui reçoit le pare-brise est souvent remplie de pâte silicone. C'est la preuve que le plexis est mal posé. Cela veut dire qu'il y a du travail en prévision...

N & O : Toute irrégularité de forme du saumon est le signe d'une cassure de la baguette semi-circulaire. Ce n'est pas dangereux à court terme, mais compromet la solidité du bout d'aile à longue échéance.

P : Le bord d'attaque est constitué de tôles très fines, roulées. Particulièrement fragiles, elles méritent beaucoup d'attention.

Q : Les longerons ne sont que des planches de spruce sur lesquelles les nervures sont enfilées et clouées. L'effort est repris par 4 boulons et un axe de liaison.

R : L'attache de longeron est visible depuis la cabine ; Prendre le temps de les inspecter. En théorie, elles ne doivent pas être peintes.

S : Une baguette de nervure cassée peut se réparer aisément à l'aide de cornière et rivets. Préférer du rivet plein au rivet pop, quand c'est possible.

T : Lors de l'achat, il faut absolument déshabiller les amortisseurs pour vérifier l'état des sandows et de leurs supports. Ne pas hésiter à les remplacer.

U : La distance comprise entre le sol et la vis d'attache des ressorts doit être au moins égale à 30 cm. En dessous, la roulette risque de toucher la gouverne de direction à l'atterrissage.

V : Bien vérifier l'état du plancher. La purge du réservoir est dans la cabine, la tuyauterie aussi. Lorsque l'une ou l'autre fuit, ça coule et pourrit tout. La mauvaise idée est de recouvrir le plancher de lino, moquette, tapis d'Orient ou alu. Ils cachent la misère plutôt que de protéger, et en plus, ça ne sent pas bon.

F BOUA
Chez les Belges

Texte : Pierre MOURIE
Photos : Eric BOITTIAU

En ce vendredi matin, nous sommes fin prêts pour rejoindre Verviers-Theux, petit aérodrome implanté près de Spa dans les Ardennes Belges.
Par précaution, n'ayant pas encore eu l'occasion de vérifier les performances de l'avion à masse max avec l'hélice grand pas, nous décollons, à 8h30 locale, avec trois heures d'essence seulement, avec l'intention de compléter à Auch qui a l'avantage de disposer d'un automate.
Malheureusement, quinze minutes après le décollage, une couche de stratus bas nous contraint à passer en «on top» et à poursuivre jusqu'à Moissac (LFCK), où nous pouvons finalement nous poser pour effectuer notre première escale ravitaillement.

Pas de système de distribution automatique ici mais, heureusement, deux membres de l'aéroclub, et rencontre surprise avec Eugène BELLET, l'un des pilotes de la réplique de Breguet XIV basée ici, attendant que la brume se lève pour rejoindre Mont-de-Marsan pour une présentation, avec qui nous échangeons quelques mots.
Nous repartons, pleins faits cette fois, et mettons le cap sur Sarlat (LFDS), survolant la magnifique Dordogne, puis sur Guéret (LFCE) en tangentant la CTR du nouvel aérodrome de Brive-Souillac.
Aux environs de 13h00 nous atterrissons à Briare (LFEI) avec l'espoir, outre celui de remplir nos estomacs, de pouvoir faire à nouveau le plein des réservoirs.
Hélas, personne pour faire fonctionner la pompe, mais un Brésilien de passage aux commandes d'un DR220, à qui nous faisons part de notre surprise de le voir là, alors qu'une coupe du monde de fououtshe-boll se déroule chez lui.
Nous continuons donc notre route, survolant l'aérodrome de Romilly (LFQR), aujourd'hui fermé et faisant désormais office d'aire de grand passage pour «les gens du voyage», comme il nous est donné de le constater de visu... Nous vivons vraiment dans un «étrange» pays!
A l'approche de Reims-Prunay (LFQA), le bilan carburant, plombé par une vitesse sol plus faible que prévu, nous incite à faire une nouvelle escale, d'autant que les vignes, fussent-elles de Champagne, ne sont pas propices à un atterrissage forcé...

Pleins faits, nous mettons le cap sur Charleville-Mézières (LFQV) où nous sommes attendus.

La dernière étape, qui s'effectue sous plan de vol commun et en formation - certains, dont nous sommes, ne disposant pas d'un transpondeur - nous amène à Theux (EBTX), où nous posons nos roues à 19h00 locale, dix heures et trente minutes après notre décollage de Saint-Gaudens, dont huit en vol!!

Le lendemain matin, petit survol des principaux points d'intérêt de la région; point culminant de Belgique, circuit de Spa-Francorchamps, etc..., l'occasion de prendre les commandes du F-BOUB - un PA19 doté de la même hélice en bois que le notre - sans relever de différence de comportement flagrante.

L'après-midi, visite d'une mine de charbon, avec descente dans un puits à 60 mètres sous terre (on y est moins à l'aise qu'en vol à bord d'un Piper!).

Le soir, remise des récompenses - bière et chocolats (Belges bien entendu) - aux plus méritants, dont nous faisons partie étant ceux qui ont parcouru la plus grande distance.

Dimanche matin, les Ardennes Belges nous font le coup des brumes tenaces, et notre décollage pour le trajet retour, prévu pour 10h30, se trouve retardé de trois heures.

Nous quittons donc le sol belge à 13h30 locale, mettons le cap sur Charleville-Mezière puis Nangis (LFAI), dans la banlieue Est de Paris, où nous faisons notre première escale pour clôturer le plan de vol par téléphone et procéder à un plein complet qui, compte tenu des vents, favorables cette fois, devrait nous permettre de rejoindre St-Gaudens.

La dernière étape est effectuée d'une traite, passant successivement par Moret (LFPU), Vierzon (LFFV), Issoudun (LFEK), Guéret (LFCE), Figeac (LFCF) - l'occasion d'admirer le superbe site du Lac de Vassivière -, Gaillac (LFDG), TOE et enfin notre port d'attache, où nous posons nos roues à 20h00 locale, après six heures de vol, soit deux de moins qu'à l'aller, grâce à des vitesses sol dépassant parfois les 100 nœuds. Paris-Saint-Gaudens en quatre heures... Le TGV, même avec la LGV, peut s'accrocher!!

Une nouvelle fois, notre brave F-BOUA nous a permis d'admirer les magnifiques paysages de France, et de Belgique (pour) une fois, et de passer un agréable moment avec une joyeuse bande de passionnés. Vivement l'année prochaine.

Finalement, la seule «mauvaise» nouvelle viendra du président du «Piper Club France», avec l'annonce que le prochain rassemblement se tiendra, du 19 au 21 juin 2015, à Rion-des-Landes, nous privant d'une navigation au long cours.

Arrivée à BURGOS du boursier sud

Nom Prénom	Avion/Type	Immat	Provenance
MANTEL Jean.Benoît	J3	F-BDTI	SAINT CYR l'ECOLE (LFPZ)
ALBOS Nicolas	L-4H	OO-YOL	NAMUR (EBNM)
BERNARD Claude	PA18	F-GODA	MACON ou PEROUGES
BOURCY Erwan (Ancenis)	J3	F-BETY	ANCENIS (LFFI)
CHARVIN Jean Pierre	PA18	F-BOUB	CHAMBERY-AIX (LFLB)
CAUBERGS Gérard	DHC-1 Chipmunk	G-AOJR	VERVIERS-THEUX (EBTX)
FOURNIS Claude	PA18	F-BNQQ	LISIEUX
FOURDRAIN Guy	J5C-AE1	F-AZTY	Les SABLES d'OLONNE (LFOO)
GARDNER Ted	PA 17	G-BDVB	POPHAM (EGHP)
GLASSON Jean	PA19	F-BNMP	LISIEUX
GOND André	PA12 S	F-GKBJ	NANCY- ESSEY (LFSN)
KEECH Richard	Piper Colt	G-ARNJ	SLEAP (UK) (EGCV)
LAISNEY Frédéric	J3	F-BCPN	REIMS PRUNAY (LFQA)
LECLERCQ Alain	J3	F-BFYI	La ROCHE sur YON (LFRI)
MORINIERE Philippe	C152		AMIENS (LFAY)
MOURIE Pierre	PA19	F-BOUA	Saint GAUDENS (LFIM)
NOWAK Tony	PA17 Vagab.	G-BCVB	POPHAM (EGHP)
PATAILLE Didier	L4H	F-BCPK	AMIENS (LFAY)
PECHEREAU Christian	PA19	F-BOER	RENNES (LFRN)
SCHAUSS Walter	PA18	OO-SPQ	SPA La SAUVENIERE (EBSP)
SULPICE Jean Claude	Ulm Tetra 01KF	F-JCKL	CORBONOD(01)
AELAERTS Paul	PA18	OO-SPG	BRASSCHAATT (EBBT)

Adhérents passager ou en voiture BUGNARD Pierre , FREMINET Martine , THOMAS Bernard

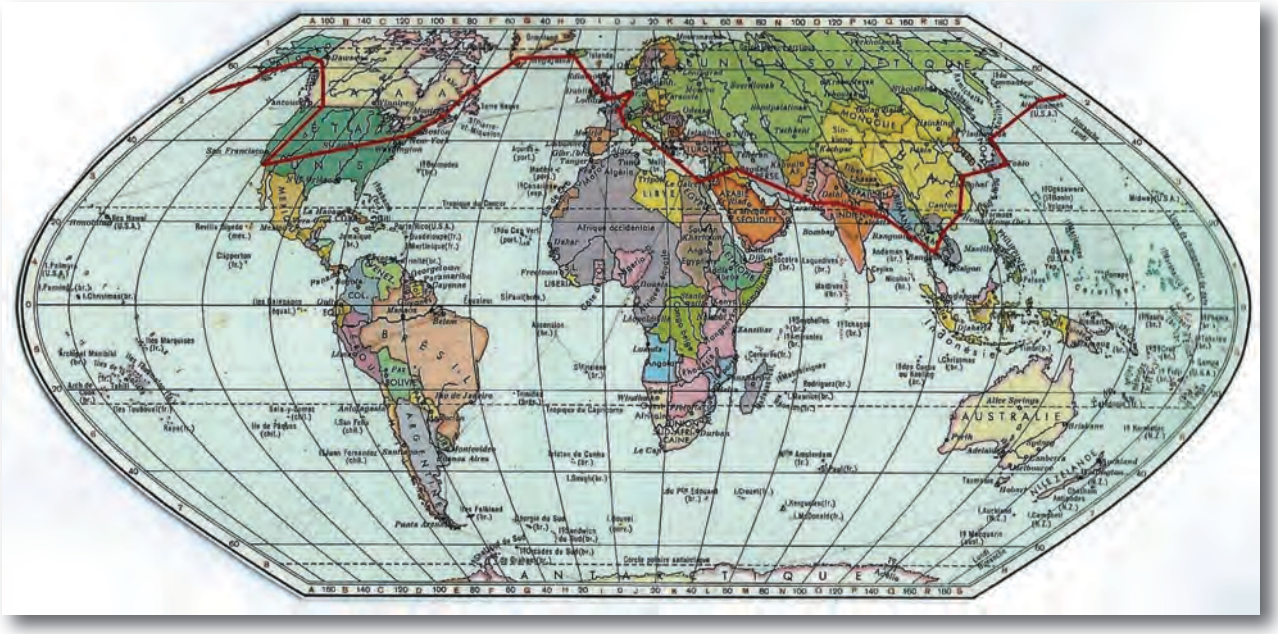
Un week-end en Belgique

Je m'appelle Joseph FAYOLLE et fut l'heureux boursier du rassemblement Piper Club France 2014. Pendant un week-end, riche en émotion, j'ai pu découvrir la joie du Piper à l'étranger. Etant détenteur du BB et en formation pour le PPL, quoi de mieux pour se perfectionner !
Le rassemblement a eu lieu à Verviers (EBTX), en Belgique, ce qui, d'Amiens, en Piper J3 de 1946, 65 HP, fait 3h30 aller. Et oui, quand on aime, on ne compte pas !

Je tiens à remercier Guy et Martine (respectivement président et trésorière du Piper Club France), Philippe et Didier (respectivement président et trésorier de l'Aéro-Club Picardie Amiens Métropole), Nicole, Gérard et Nicolas (les Belges) ainsi que toutes les personnes présentes à ce rassemblement, qui m'ont permis de partager un moment entre passionnés
et découvrir, depuis les airs
et la terre les Ardennes Belges.

Ceci restera l'un de mes meilleurs moments de pilotage et de partage. Vive l'aviation et vive le Piper !

Tour du monde en PA-12



En 1946, voyant le nouveau Piper, le PA-12 Super Cruiser, Georges TRUMAN et Clifford Evans, tous deux anciens pilotes militaires de la deuxième guerre mondiale devenus instructeur dans le civil envisagèrent d'effectuer un tour du monde en pensant que cela était possible en installant un réservoir supplémentaire sur le siège arrière. (Pour mémoire le PA 12 se pilote solo en place avant pour une question de centrage.)

Après quelques tergiversations, Piper leur donne deux avions d'occasion et Lycoming leur cède deux moteurs neufs de type O-235-C de 100 CV pour la somme symbolique de un dollar chacun. Piper fabrique et installe deux réservoirs supplémentaires de 50 gallons sur chaque avion ce qui va permettre de faire des étapes de 27 heures d'environ 2500 Miles. En outre l'avionique est améliorée par l'installation d'un conservateur de cap et d'un gyroscope. La masse maximale standard d'un PA-12 de 1750 livres est montée à 2200 livres.

Lors d'une cérémonie, l'avion de Truman est baptisé City of the Angels et celui d'Evans City of Washington. Ce sont le nom des villes dont les deux pilotes sont originaires ; Los Angeles pour Truman et Washington pour Evans.

Dés le départ leur tour du monde ne fut pas une partie de plaisir. Les préparatifs ayant été plus longs que prévus ils ne décollèrent de TETERBORO dans le New Jersey que le 9 août 1947 alors qu'ils envisageaient de partir au début de l'été. Après avoir fait une escale à PRESQUE-ISLE (Maine) ils atteignent GOOSE BAY dans le Labrador où ils sont bloqués jusqu'au 13 août à cause de la météo. Ils partent ensuite pour BLUIE WEST ONE, une base américaine construite sur une moraine au Groenland. Le longueur du trajet est de 750 miles qu'ils ont effectués en 8 h 35. Etant grippés, ils ne peuvent pas repartirent et n'entreprennent la branche suivante vers REYKJAVIK avec une météo pourrie que le 24. Ils avaient prévus ensuite d'atterrir à PRESTWICK en Ecosse mais, l'Ecosse étant dans le brouillard, ils sont obligés de se détourner vers NEWTOWNARDS en Irlande où ils ne restent que deux heures pour faire le plein. Ils arrivent enfin sur le terrain fermé en 1959 de CROYDON au sud de LONDRES où, étant les premiers pilotes à avoir traversé l'Atlantique en avion léger, ils sont acclamés. Ils ont parcouru 3602 miles en 42 heures depuis le départ.

Profitant d'être en Europe, ils vont voir des amis à YPENBURG (terrain fermé en 1992) en Hollande avant d'arriver à ORLY le 3 septembre. Ils rejoignent ensuite le terrain de CIAMPINO à ROME le 9 en passant par ISTRES où ils subissent des orages violents.

De ROME ils font une longue étape de 1350 miles jusqu'au terrain FAROUK au CAIRE puis une autre de 808 miles jusqu'à BAGDAD où ils atterrissent le 12 septembre. Arrivés à DAHRAN en Arabie Saoudite ils sont détenus six jours par les autorités bien qu'ayant leurs visas et les autorisations obtenues avant le départ. Enfin libérés ils volent pendant 9 h 30 sur 1100 miles jusqu'à KARACHI.

Ils poursuivent leur itinéraire sans problème par JODHPUR, RANGOON, BANGKOCK, HANOI et HONG KONG où ils se posent le 3 octobre. Empêchés de décoller à cause d'un typhon en mer de chine ils ne quittent HONG KONG pour SHANGAI que le 6 octobre et sont obligés de faire escale à AMOY à cause d'un vent de face de 80 mph.

Sans difficultés particulières ils atterrissent successivement sur des iles japonaises pour passer par TOKYO et NEMURO. N'ayant pas l'autorisation des soviétiques pour faire escale dans les iles Kouriles ils sont obligés de partir avec 138 gallons d'essence et de voler 13 heures 35 minutes pour atterrir sur la base américaine de SHEMYA dans les Aléoutiennes. La météo n'étant pas bonne ils sont escortés par un B17 et un Catalina de l'armée américaine qui font des ronds autour des deux Pipers. Ils rejoignent ainsi ADAK ; une autre base américaine. Suivent différentes escales jusqu'à ANCHORAGE puis le CANADA pour arriver à LOS ANGELES le 26 novembre après une étape de 1200 miles. L'avion de TRUMAN étant le City of Anges ils sont reçus avec honneur. Enfin ils traversent les Etats Unis pour boucler la boucle et atterrissent à TETERBORO le 10 décembre 1947. Ils seront reçus et félicités par le président TRUMAN qui n'avait pas de liens familiaux avec le pilote.

Ils ont effectué le premier tour du monde en 55 étapes, la première traversée de l'atlantique et la première traversée du pacifique en avion léger. Le seul incident mécanique fut une roulette de queue endommagée lors d'un atterrissage.

Le City of Angels est visible au musée Piper à LOCKHAVEN alors que le city of Washington est au musée Udwar-Hazy Center à Chantilly en Virginie.

André Gond

Les Prochaines Sorties du PIPERCLUB FRANCE

10 avril 2015 :	ANCENIS	LFFI	Assemblée Générale Ordinaire
19 et 21 juin 2015 :	RION des LANDES	LFIL	Rassemblement Annuel
6 au 7 juin 2015 :	CARENTAN	base A-10	71° anniversaire du Débarquement en Normandie

COMPTE RENDU ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE DU PIPERCLUB FRANCE

tenue à ANGERS le 5 AVRIL 2014 . Siège social : 13 rue de l'Amiral Vaugiraud - A 242 - 85100 LES SABLES D'OLONNE

PROCES VERBAL DE DELIBERATION.
Le samedi 05 avril 2014, les membres de l'association se sont réunis dans les locaux du Musée d'ANGERS à 11H, en Assemblée Générale Extraordinaire, sur convocation du président.
Les membres de l'assemblée ont émargé la feuille de présence en entrant en séance.
L'assemblée désigne Guy FOURDRAIN comme président de séance et Martine FREMINET comme secrétaire.
La feuille de présence est vérifiée, arrêtée, certifiée exacte par le bureau de l'assemblée.
Le président rappelle l'ordre du jour, transmis en même temps que les comptes 2013, et propose de passer au vote :

RESOLUTION 1 : APPROBATION
L'assemblée générale, après avoir entendu le rapport moral du président et le rapport financier de la trésorière, approuve à l'unanimité, les deux rapports de l'exercice 2013, tels qu'ils ont été présentés.

RESOLUTION 2 : ELECTIONS
Selon l'ordre du jour il est procédé à l'élection du nouveau Conseil d'Administration.
Guy FOURDRAIN, Martine FREMINET et Frédéric LAMOUROUX sont sortants.
Ils se représentent et sont élus à l'unanimité.
La liste des Administrateurs sera signée, dès la fin de notre Assemblée.
Dans le même moment, la réunion de bureau nomme aux fonctions de président : Guy FOURDRAIN, vice-président : Fréderic LAMOUROUX, trésorière : Martine FREMINET, secrétaire : André GOND.

RESOLUTION 3 : TRANSFERT SIEGE SOCIAL
GUY ayant déménagé sa résidence principale aux SABLES D' OLONNE, vote à l'unanimité de transférer le siège social de l'association en son nouveau domicile :

PIPERCLUBFRANCE/ FOURDRAIN Guy
13, rue Amiral VAUGIRAUD A 242 85100 LES SABLES D OLONNE

RESOLUTION 4 : MANIFESTATIONS
Vote à l'unanimité des propositions des manifestations 2014/2015 :

19 et 20 AVRIL 2014 :	LES SABLES D'OLONNE	LFOO	Jumelage Amicale Olonnois
13 au 15 JUIN 2014 :	VERVIERS-THEUX	EBTX	Rassemblement annuel
	BURGOS	LEPP	
12 au 14 SEPTEMBRE 2014 :	AMIENS /GLISY	LFAY	Commémoration Centenaire 14/18
19 AVRIL 2015 :	LA FERTE ALAIS	LFFQ	Assemblée Générale Ordinaire
19 au 21 JUIN 2015:	DAX (LFBY) ou CASTELNAUDARY (LFMW)		Rassemblement Annuel

RESOLUTION 5 : SITE INTERNET
Vote à l'unanimité, de réserver l'espace adhérents, aux seules informations de la vie de l'association : Compte rendu, Conseil administration, Assemblée Générale, liste Adhérents.
- 28 adhérents ont fait une demande de code d'accès, sur 100 adhérents au 31/12 2013.

QUESTIONS DIVERSES
CUB ULM : le projet se poursuit, basé sur un fuselage de J3, pourvu d'ailes courtes; la machine devrait s'envoler en 2014.
CUB Construction CLEMENTINE
F- PPCF: France Petit Père Clément François, plus commodément baptisé Clémentine.
Le projet se poursuit en projet pédagogique. Les pièces ont été fabriquées par les élèves de divers lycées. CLEMENTINE devrait voler en juin 2014.
Financièrement, les taxes ont été versées pour partie aux établissements scolaires, mais ne seront pas suffisantes pour terminer l'avion.
Les pièces ont été acquises par Fréderic LAMOUROUX qui se charge avec les lycées ayant perçu de la taxe d'Apprentissage de terminer cette machine.
Clémentine sera mise à disposition dès septembre 2014 (sous réserve de trouver les financements nécessaires) à un aéroclub de la région Aquitaine, dans le but de former à moindre coût les B I A. L'aéroclub d'ANDERNOS est pressenti.
ENTRETIEN par PILOTE PROPRIETAIRE
Guy, pour réaliser la visite annuelle, a pris contact :
Avec la société T A F basée à BELVES, afin d'y organiser un stage de formation, permettant d'être reconnu par l'inspecteur OSAC.
Ce stage durerait 5 jours.
Avec le Musée d' ANGERS, afin de réaliser une clef USB regroupant les textes nécessaires lors la visite annuelle.
André, fonction de son expérience personnelle, et de la facilité pour trouver les informations nécessaires de l'OSAC pense que le système actuel est suffisant.
ASSURANCE FLOTTE PIPER
Une négociation avec la société AIR COURTAGE a eu lieu, permettant aux adhérents de bénéficier de conditions intéressantes, seulement 3 adhérents ont contractualisé.
BATI FUSELAGE
Jusqu'à présent le bâti de fuselage a été peu utilisé, son transport est compliqué, nous avons décidé de le monter sur une remorque.
Actuellement il est basé à BELVES et pourrait être utilisé pour redresser le CUB de l'aéroclub.
BOURSIERS 2014
Un élève de l'aéroclub d'AMIENS, et un autre de l'aéroclub d'ARCACHON répondant aux conditions pourraient être les boursiers de l'année 2014. L'essence sera remboursée à ces deux élèves.

Il n'y a plus de questions à l'ordre du jour, l'Assemblée Générale est close à 12H40.

La Secrétaire de séance : Martine FREMINET

Le Président : Guy FOURDRAIN

BIENVENUE AUX NOUVEAUX ADHÉRENTS

Nom Prénom	Adresse	Type	Immat	Port d'Attache
AC du BASSIN d'ARCACHON	La TESTE de BUCH (33)	PA L18-C	G-BLLN	LFCH
AULAGNER François	PARIS (75)	PA19	F-BOMH	LFPP ou LFOQ
BASTIANI Annie	MARSEILLE (13)	PA19	F-BNMR	LFNF
CHARVOT RUELLE Philippe	ANDERNOS (33)	PA18	F-HDPR	LFCD
CHAUVET Bruno	CHATEAUROUX (36)	PA18/125	F-BGPT	LFEJ
HALLEUX Robert	MISON (04)	PA18-150	F-BZOU	LFMX
KAISIN Jean Claude	SERAING (Belgique)	PA18C	OO-HBQ	EBFS
PERRET Jean-Yves	LANTON (33)	PA18	F-HDPR	LFCD

Piper Club France, Qui est qui ?

• **Président :** Guy FOURDRAIN - Chargé Site Internet, de la page FACEBOOK PIPERCLUB France
13, rue Amiral Vaugiraud - Apt 242 - 85100 Les SABLES d'OLONNE
Portable 06 06 78 14 80 - gfourdrain@yahoo.fr

• **Vice-Président :** Frédéric LAMOUROUX - flamour@aliceadsl.fr
Chargé de la Construction du CUB de la région Aquitaine : "CLÉMENTINE"

• **Secrétaire :** André GOND - eagond@wanadoo.fr

• **Trésorière :** Martine FREMINET - freminet.martine@orange.fr

• **Administrateurs :**
«HISTORIQUE des CUB» : Vincent MOISSON
«Le COIN du MECANO» : Frédéric LAISNEY - f.laisney@corsairfly.com

• **Délégués régionaux :**

Nord : Philippe MORINIERE
contact@aeroclub-picardie-amiens.com

Sud-Ouest : Frédéric LAMOUROUX
flamour@aliceadsl.fr

Est : André GOND - eagond@wanadoo.fr

Sud-Est : Jean Pierre CHARVIN - jeanpierre.charvin@free.fr
Pierre BUGNARD - p.bugnard@netcourrier.fr

Ouest : Christian PECHEREAU - cpechereau@free.fr

Relations avec la Belgique : Gérard CAUBERGS
chipmunk@skynet.be

Relations avec le Royaume-Uni : Richard WALD
loj@regentstar.com

Responsable technique site internet : Bertrand BROWN

CREDIT ARTICLES

Nous remercions chaleureusement :

Le magazine VOLEZ pour son article ACHETER ou RENOVER UN CUB paru dans n°96 de septembre 2005 en regrettant la disparition de ce magazine

LA REVUE DES COUCOUS N° 20 édité par aéroclub de DAX pour son article :DX à LA FERTE-ALAIS

La revue RSA pour son article LE PIPER J3 de Jacky LHUILLIER paru dans notre précédent bulletin

CREDIT PHOTOGRAPHIE

Remerciements à nos reporters descendus à 300 pieds dans la mine, avant de remonter en CUB :

Claudie FOURNIS/Martine FREMINET/Richard KEECH