



PIPER CLUB FRANCE

Bulletin n° 70

4^{ème} trimestre 2013



*CLEMENTINE
au 1^{er} Décembre*

Pendant la guerre l'espérance de vie d'un avion était estimée à 6 mois mais aujourd'hui les nôtres volent depuis 70 ans. Combien en reste-t-il à travers le monde ? En France on estime qu'il y en aurait environ 200 CDN et CNRA confondus mais il y a hélas de la casse de temps en temps (j'en connais même qui les cassent plusieurs fois de suite !). Heureusement il y a American Legend Cubcrafters et surtout Richard (Dick) Wagner, génial créateur de Wag aero, qui assurent la continuité aux US. Chez nous, on assiste depuis quelques années à un renouveau impressionnant de la reconstruction de CUB puisqu'aujourd'hui on compte plus de 25 projets en cours grâce aussi à André Bréand qui a traduit les plans en français en métrique et les a fait certifier.

Lorsque nous avons lancé l'opération "Clémentine" l'idée directrice était de faire "goûter" du Cub aux futurs pilotes des BIA mais quand je vois le succès qu'a eu la construction dans les lycées, je me demande si nous ne nous sommes pas trompés d'orientation. En effet, qui nous dit que les jeunes ne rêvent pas de devenir pilotes de ligne ou de chasse plutôt que de se faire secouer dans des machines de 70 ans ? Nous aurons un début de réponse l'année prochaine quand Clémentine aura été testée à Andernos mais quoiqu'il en soit je suis déjà certain que l'avenir de notre club passera aussi par la construction amateur. Nous sommes donc en train de réfléchir à la création d'un centre de construction, comme il en existe à Montauban ou Moulins, qui pourrait accompagner les constructeurs de Cub tout au long de leur projet, des contacts sont en cours et nous en reparlerons.

En attendant l'hiver arrive, nous allons avoir le temps de construire, de réparer et entretenir nos Cub c'est le thème de ce bulletin alors à vos docs et boîtes à clous !

Frédéric Lamouroux

Clémentine : beaucoup de pulpe et pas de pépins

par **Frédéric Lert**, le jeudi 11 avril 2013



Le projet tire son nom de Clément François, un des premiers adhérents du Piper Club et propriétaire, jusqu'à son décès en 2010, d'un atelier aéronautique spécialisé dans le Cub. En 2011 les cérémonies du Centenaire de l'aviation en région Aquitaine avaient donné le coup d'envoi du projet et apporté un début de financement pour reconstruire un Cub.

Le Piper Club avait fourni le fuselage, les ailes et les gouvernes d'un appareil ayant appartenu à un de ses membres. L'avion en question devait être taillé pour la montagne avec un 160 cv et des cadres renforcés. Le projet a été ramené à une dimension plus usuelle, avec un Continental de 90cv révisé à Belves chez TAF. Différents lycées techniques de la région ont ensuite été enrôlés dans le projet suivant un schéma bien connu : un peu de main d'œuvre et d'outillages en échange de taxe d'apprentissage...



©Frédéric Lert



©Frédéric Lert

L'avion sera peint en «orange cruiser» avec un liseré beige au lycée Beau de Rochas à Bordeaux

C'est dans le lycée Jean Dupérier de St Médard en Jalles, à quelques kilomètres de Bordeaux, que l'on retrouve l'avion. La mise en croix a été faite en début d'année et il est à présent sur ses roues. Le Cub est bien à l'aise dans un atelier de 600m² qui restera libre jusqu'à l'année prochaine. Pas de risque d'expulsion donc, malgré la fin de la trêve hivernale. Le local est clair, chauffé, calme et propre. Que demander de plus ?



©Frédéric Lert

L'avion portera un prénom féminin et sera baptisé «Clémentine», en hommage à Clément François

Ceci dit, il ne faut pas se leurrer : si le projet avance bien aujourd'hui, c'est parce que quelqu'un s'y est collé pratiquement à plein temps depuis six mois... Ce quelqu'un, c'est Frédéric Lamouroux, ancien créateur du Piper Club et esthète bordelais qui parfume/enfume (barrer la mention inutile) de temps à autre les rues de Bordeaux au volant de sa Rosengart 1930. «Le projet était en rade après le Centenaire explique-t-il aujourd'hui. Je m'y consacre totalement depuis la rentrée de septembre, avec le soutien bienveillant de la proviseur du lycée Dupérier».



©Frédéric Lert

Le lycée dispose d'une section chaudronnerie qui réalise les petites pièces de l'avion. Les tubes des jambes de train y ont également été fabriqués. Le lycée Sud Gironde à Langon a construit les sièges, le lycée Charles Peguy d'Eysines a tourné les pièces d'articulation et va réaliser la sellerie en cuir. Le lycée de la mer à Gujan Mestras, qui dispose d'un atelier de plasturgie, fournit les carénages de roues et les capots moteurs et enfin le lycée Taris, à Peyrehorade, a accueilli le travail d'entoilage.



©Frédéric Lert

L'ambition de Frédéric Lamouroux est que l'aéroclub d'Andernos puisse accueillir l'avion pour sa première année d'utilisation. «C'est un des dix premiers aéroclubs de France et il gère 60 BIAPar an» rappelle notre interlocuteur. «Si ça fonctionne bien, l'avion pourrait

ensuite être prêt à Biscarosse où il y a déjà cinq Cub, puis à Nogaro où un travail dynamique est en train de se faire».



©Frédéric Lert



©Frédéric Lert

La fabrication se poursuit au calme dans un vaste atelier appartenant au lycée Jean Dupérier de Saint-Médard-en-Jalles.

Dans ses rêves les plus optimistes, Frédéric Lamouroux voit également l'avion arriver en vol au Salon du Bourget, où une place lui est déjà réservée dans l'espace consacré à la formation. «Ca sera très juste regrette-t-il : si tout va bien, je ne prévois le premier vol que pour la fin mai... Mais j'attends encore le bâti moteur et quelques autres pièces qui doivent m'être envoyées des Etats-Unis. Il reste également à faire l'électricité, la plomberie, le raccordement du moteur, l'installation des instruments... Beaucoup de petites choses qui ne sont pas compliquées mais prennent du temps». Comme le dit l'adage, l'avion est terminé à 90% et il ne reste que 90% du travail à faire...

Frédéric Lert



Les élèves du BIA en attente de leur monture

Je remercie

Frédéric Lert et aérobuzz de nous avoir autorisés à reproduire cet article.

Comme il y est dit "dans ses rêves les plus optimistes..." je pensais faire voler Clémentine pendant l'été mais nous sommes en panne de pièces depuis trois mois. En effet, la société qui devait nous fournir diverses pièces en provenance des U.S et en particulier le bâti moteur et les amortisseurs (accessoires utiles ! voir photo !) s'est trouvée en grande difficulté financière et reportant de semaine en semaine puis de mois en mois, la livraison devenue aujourd'hui totalement improbable. Nous allons donc reporter la commande sur un autre fournisseur et pouvoir ainsi continuer à avancer pour que Clémentine soit enfin disponible pour les BIA pendant l'été 2014.

Si "l'aviation est l'école de la patience" la construction amateur en est à coup sûr l'université !

Les CUBS en chiffres

AVION CIVILS	DATE CON	NOMBRE	MOTEUR	PUISSANCE	MILITAIRES	DATE CON	NOMBRE	MOTEUR	PUISSANCE
J3C 40	1937/39		CONTI A-40-4 37	37	0-59/L4	1941/45	5677	CONTI A-65	65
J3C50	1938/39		CONTI A-50-1 50	50	NE-1	1942	230	CONTI A-65	
J3C 65	1939/42	5795	CONTI A-65-1 65	65	HE-1	1942/43	100	LYC 0-235	100
J3C65 CUB SPECIAL	1945/46/47	8252	CONTI A-65-8 65	65	TG8	1943/44	253	SANS	PLANEUR
J 4 CUB COUPE	1939/42	1248	C A50/65/75 LYC 0-145	50/65/75/55	L 14	1945	5	LYC 0-235	100
J 5 A B C	1940/42	1410	C A75/80 LYC 0-235	75/80// 75/100	L 18	1949/55	973		
PA 11	1947/49	432	CONTI A-65-8/9 C-90-8	65/90	L 21	1951/58	716		
PA 12	1946/48	3761	LYC ALL 0-235 0-235-CI	100/115	PA-18T	1952/53	243		
PA 14	1948/49	521	0-335-CI	115					
PA 15	1948/50	500	LYC 0-145	65					
PA 16	1949	726	LYC 0-235-CI	115					
PA17 VAGABOND	1948/49	214	CONT A-65	65					
PA-18-95 SUPER CUB	1950/55	4617	CONT C-90-8F	90					
PA-18-95 SUPER CUB	1956/61	3015	C-90-8F	90					
PA-18-125 SUPER CUB	1951/52	1421	LYC 0-290-D	125					
PA-18-135 SUPER CUB	1952/54	2566	LYC 0-290-D-2	135					
PA-18-150 SUPER CUB	1955/73	2335	LYC 0-320-A2A	150					
PA-18-150 SUPER CUB	1974/83	11	LYC 0-320	150					
PA-18-150 SUPER CUB	1988/93	3	LYC 0-320-A2B	150					
PA-20-115 PACER	1950	580	LYC 0-235-C1	108					
PA-20-125 PACER	1950/52	874	LYC 0-290-D	125					
PA-20-135 PACER	1952/54	245	LYC 0-290-D2	135					
PA-22-108 COLT	1961/63	1036	LYC 0-235-C1B	108					
PA-22-125 TRIPACER	1951/52	353	LYC 0-290-D	125					
PA-22-135 TRIPACER	1952/54	273	LYC 0-290-D2	135					
PA-22-150 TRIPACER	1955:60	962	LYC 0-320-A1A	150					
PA-22-160 TRIPACER	1958/60	749	LYC 0-320-B2A	160					
TOTAL CIVIL		41899							
TOTAL MILITAIRE		8197					8197		

Au 1^{er} avril 2013 DGAC:AERONEFS au REGISTRE / Adhérents PIPERCLUB immatriculés

Modèle Aéronef	Total	Radiés	Inscrits	En F-	En D- / EC- / G- / HB- / LX- / N- / OO- / PH-
J2	2	0	2	2	
J5C-AE1	1	0	1	1	
J3 C 65 / PiperL4H,L4J	266	201	65	27	8
PA 11	29	23	6	0	
PA 12	28	23	5	2	
PA12 S	1	0	1	1	
PA 18	18	16	2	1	
PA 18- 125	5	4	1		
PA 18 -135	3	1	2		1
PA18A-135	24	24	0		
PA 18-150	61	41	20	7	2
PA 18 A -150	46	39	7	1	
PA18-135(150CV)	1	0	1		
PA18-180M	1	1	0		
PA 19	84	38	46	18	
PA20	3	3	0		
PA 20-135	11	10	1		
PA 22	7	5	2		1
PA 22 -150	37	32	5		
PA 22-160	6	4	2		

Modèles divers

PA17					3
L18C					1
L14					1
BUCKER 131				1	
JODEL				3	
DIVERS CNRA				11	
DIVERS				5	6
				80	23

TOTAL AVIONS au PIPERCLUB : 103
En CONSTRUCTION : 09



Le Piper J3 de Jacky Lhuillier

QUAND UN VIEUX PIPER RELIE
LES GENERATIONS

Une séculaire passion familiale

Dans la famille Lhuillier à Mattaincourt, petit village situé à quelques encablures de l'aérodrome d'Epinal-Mirecourt dans les Vosges, on aime tout ce qui roule et tout ce qui vole aussi.

De père en fils, de père en fille également. Ce qui n'a rien d'étonnant lorsque l'on sait que le patriarche, alerte octogénaire prénommé Etienne, passionné de ce monde des avions depuis toujours, a passé son brevet de pilote en 1960... C'était à Dogneville, aux portes d'Epinal.

Le moniteur se nommait Boutillon.

L'avion un Piper J3 immatriculé F-BFQL, ce petit appareil biplace tandem de l'US Air Force fabriqué à plus de vingt mille exemplaires, tant apprécié durant la seconde guerre mondiale pour les missions de reconnaissance.

« C'est aussi avec un Piper que le général Leclerc s'est posé à Mattaincourt, le long du Madon, lors de la bataille de Dompierre.

C'était en 1944 alors qu'il avait établi son poste de commandement au pensionnat Notre Dame »

aime ainsi à rappeler Etienne Lhuillier, tout en dévoilant son carnet de vol, naturellement jauni par le poids des ans. Sans oublier cette photo en noir et blanc, prise par ses soins au printemps 1960, avec le Piper en toile de fond, Marie-Dominique et Jacky, ses enfants, tout gosses à l'époque, assurant le premier plan.



Printemps 1960 Marie Dominique et Jacky sous les ailes du Piper
Photo Etienne Lhuillier

Sur la trace du Piper

1 500 heures de vol avion, 600 en ULM, président de l'aéroclub du Xaintois Mirecourt-Vittel, ancien garagiste à la retraite... Jacky Lhuillier est bien le fils de son père :

« Un dingue de ces machines vo-



2013 Le Piper n'a pas pris une ride
Photo Philippe Cuny

lantes » qu'il se plaît aussi à restaurer. Avec son temps et ses moyens. Doucement mais sûrement.

Une passion qui l'a ainsi conduit à « pister » le petit Piper, porteur de tant de souvenirs familiaux, avec le but avoué de l'acquérir.

C'était en 2007, alors qu'après avoir rendu de fidèles et loyaux services aux Armées US et françaises puis à l'aéroclub de Dogneville, le Piper était entre les mains d'un photographe professionnel de Thaon-les-Vosges. Depuis 1965.

Premier défi, Jacky Lhuillier parvient à acheter l'appareil, le F-BFQL, l'avion des débuts de son père et de son baptême de l'air.

Transporté sur un plateau, le Piper est entreposé dans un hangar à Mattaincourt.

Suit sa restauration, « faite maison », durant près de deux années. « Côté cellule, il y a peu de travaux, car elle a déjà été rentoilée et peinte par l'atelier Pitet à Dogneville. Mais côté moteur et maintenance, tout est à refaire » commentait alors Jacky Lhuillier.

Au final, il lui faudra presque deux années pour refaire le moteur à neuf, version d'origine, d'où la grande difficulté de trouver des pièces homologuées. Avec l'aide précieuse d'un autre passionné de mécanique et d'avions : Bernard Dold.

Lui, a piloté un impressionnant panel

d'avions de la seconde guerre, « laissés par les Américains ou pris aux Allemands ». Alors le Piper, il connaît !

Mais un avion, ce n'est pas une voiture. Un autre défi s'imposait. Il fallait obtenir l'agrément de la Direction Générale de l'Aviation Civile.

Jacky Lhuillier lançait ainsi une nouvelle bataille administrative et tech-



Le moteur Continental 90 Cv a été entièrement rénové
Photo Philippe Cuny

nique qu'il gagnait avant un premier vol d'essai.

Tout semblant OK, l'avion pouvait être transporté à Juvaincourt (aérodrome d'Epinal-Mirecourt).

Seul à bord, Jacky Lhuillier réalisait un vol d'une trentaine de minutes tel que défini par l'Aviation Civile. Quatre



Le Piper est arrivé à Mattaincourt en 2007 sur un plateau Photo Jacky Lhuillier

Par Philippe Cuny



Jacky Lhuillier et son père Etienne lors de la restauration du Piper
Photo Philippe Cuny



« J'ai 150 heures à ses commandes... C'est un avion exceptionnel, tant par son côté historique et technique qu'intergénérationnel » confiait Jacky Lhuillier entre deux averses de ce triste mois de mai 2013.

Une occasion unique, cinquante-trois ans après un premier cliché, pour lui et sa sœur Marie-Dominique, de prendre la pose sous les ailes du fidèle appareil.

atterrissages, quatre décrochages... Puis l'angoisse laissait rapidement place à la joie, sous l'œil attentif des « copains » de l'aéroclub du Saintois. Avant d'embarquer Etienne, son papa, pour une inoubliable ronde aérienne. Le jour de la fête des pères.

Une balade peu banale.



Le cockpit est demeuré spartiate
Photo Philippe Cuny



A l'occasion des 70 ans du Piper Marie Dominique et Jacky posent sous ses ailes 53 ans après la photo de la page précédente

Photo Philippe Cuny

Et vole le Piper

Vitesse de croisière : 140 km/h
Vitesse de manœuvre : 110 km/h
vitesse de décrochage : 65 km/h
Longueur : 6,8 m
Envergure : 10,7 m
Hauteur : 2m
Surface alaire : 16,63 m²
Poids à vide : 327 kg
Poids en charge maxi : 680 kg

Voilà pour les principales caractéristiques techniques.

Doté d'un réservoir principal de 45 litres et de deux supplémentaires de 40 litres, avec une consommation de 18 à 20 litres à l'heure, le Piper J3 C90 possède une autonomie de près de quatre heures.



Le clan Lhuillier et Bernard Dold au chevet du Piper

Photo Philippe Cuny

Aussi, le petit Piper F-BFQL vient de souffler sa 70^{ème} bougie. Et il vole toujours.

« Leur » avion, porteur d'une belle histoire familiale... Sous l'objectif de la presse locale.

Philippe Cuny

À tire-d'aile au fil du temps

Le Piper Cub est pour le moins polyvalent. On l'a vu avion-école, avion de guerre, avion de loisirs. Pour Philippe Guigon, pilote, contrôleur aérien et historien, il est l'outil idéal pour la projection archéologique aérienne.



La photographie a été prise d'avion le 13 ou 14 juin 1989 par Gilles Leroux, archéologue à l'Institut national de Recherches archéologiques préventives, lors de sa campagne annuelle de prospection aérienne. Aux commandes, un jeune pilote, Didier Pain, pour qui ce genre de mission fournissait l'occasion d'effectuer de nombreuses heures de vol avant de postuler pour intégrer les rangs d'une compagnie aérienne. Tel Jean Gabin dans *La Bête humaine*, Gilles s'est extrait de la machine, buste et tête émergeant de la carlingue : bien calé pour ne pas faire vibrer l'appareil photo, un reflex 24 x 36 mm, il a visé à l'infini avec une ouverture de f/5,6 au 1/500° de

seconde en centrant son cliché sur le site archéologique du Chemin qu'il avait découvert un ou deux jours auparavant. L'avion évoluait alors à environ 500 m d'altitude et à peu près 1 km à l'ouest du village du Chemin en Livré-la-Touche (Mayenne, arrondissement de Château-Gontier, canton de Craon).

À dire vrai, l'image ne jouit pas totalement d'un caractère inédit car elle sert, dans un format 6 x 9 cm, à illustrer le recto du carton d'invitation de l'exposition *Le passé vu du ciel*. Les révélations archéologiques de la sécheresse de 1989 en Haute-Bretagne, inaugurée le vendredi 11 mai 1990 au Triangle, à Rennes. L'original est une diaposi-

tive issue d'un film Kodachrome de 200 ASA, détail qui, à l'heure du tout numérique, suffit à indiquer son ancienneté.

L'image

Plusieurs niveaux successifs s'étagent du premier plan vers le fond, d'ouest en est, tout d'abord des prairies pas encore totalement desséchées formant un camaïeu de verts, traversées en diagonale par deux haies. La route départementale D 227, traversant l'image à mi-hauteur, mène de Saint-Poix (vers la gauche) à Livré-la-Touche (vers la droite). Derrière elle, plusieurs parcelles jaunes contenant de l'orge et du blé mûrissant et bordées par

une haie bien préservée montrent de curieuses traces sombres. Le village du Chemin (à gauche) en est séparé par un champ de maïs récemment remembré, zébré de traces claires. Plus au fond, un réseau de haies délimitant des parcelles cultivées essentiellement en céréales bute sur la route départementale D 142, ici quasi parallèle à la précédente, qui mène de Méral (vers la gauche) à Livré. Encore plus vers l'orient, le même type de paysage se poursuit sous les ombres de cumulus dits « de beau temps », jusqu'à la ligne d'horizon rendue bleutée par la perspective atmosphérique. À la courbe de l'angle inférieur droit, constituée par un chemin vicinal menant du village des Bodinières à la D 227 et longeant un rideau de peuplier marquant le cours de la Mée, répond à l'angle supérieur gauche la courbe de l'ensemble formé par le capot rouge de l'avion et le grisé de son hélice en rotation.

L'avion

Le grand ancêtre Taylor Chummy, (« Copain ») (1926) enfanta le Taylor E2 Cub (« Ourson ») (1931-1936), qui donna à son tour naissance au Taylor J2, puis au Piper J2 (J comme l'initiale de son nouveau créateur, l'ingénieur Walter Corey Jamouneau), enfin au Piper J3 construit par la société de William Piper à partir de 1937 et jusqu'en 1952, un avion de légende dont les diverses variétés se sont vendues, record mondial, à environ 40 000 exemplaires. Durant la Seconde Guerre mondiale, Grasshopper (« Sauterelle »), fut son nom, L4 (L pour « liaison ») son prénom ; ses descendants abandonnèrent en 1948 le J initial pour le « PA » de « Piper Aircraft ».

Dans ces distinctions sibyllines autant que byzantines pour le profane, l'Aéro-Club d'Ille-et-Vilaine,

fondé en 1932 et devenu l'Aéro-Club de Rennes et Ille-et-Vilaine en 1996, joua sa partition en « civilisant » un avion de l'Aviation légère de l'Armée de Terre. Voici comment advinrent les choses.

La loi Lend-Lease (« prêt-bail », votée par le Congrès américain le 11 mars 1941, afin d'aider militairement les alliés des Etats-Unis durant la Seconde Guerre mondiale, s'appliqua également, mais avec de nouveaux protagonistes, pendant la Guerre froide. Bénéficiaire de cette aide plus ou moins désintéressée, l'Alat utilisa des L18-C, les PA 18-95 de Piper, notamment pour ses besoins opérationnels durant les « événements d'Algérie » ; certains d'entre eux furent ultérieurement



F-BRIK du temps de sa splendeur, avant un fatal atterrissage en campagne.

stockés sur l'aérodrome de Saint-Jacques jusqu'à leur funeste anéantissement par une tempête dans la journée du 11 mars 1963.

Dix épaves de ces appareils furent alors acquises en février 1965 par l'ACIV auprès des Domaines pour 23.818,76 francs, frais de douane inclus, lors de débats houleux suivis de démissions en cascade au sein de son conseil d'administration. Après des années de travail, le club en tira matière à reconstruire, en les modifiant quelque peu, quatre avions nouvellement et officiellement dénommés PA-19. Parmi ces phoénix rennais, le L18-C commandé par l'US Air Force en 1951 et construit en 1952 (Military Serial

51-15416, Piper Serial Number 18-1416), devint en décembre 1968, après avoir failli s'appeler F-BREF (heureuse époque où l'on pouvait choisir son immatriculation !), le F-BRIK, Fox-Trott Bravo Roméo India Kilo, dont le vol inaugural eut lieu le 3 février 1970.

La brave bestiole, qui faillit être vendue à maintes reprises car jugée obsolète pour l'écologie dès 1972, poursuivit une carrière paisible quoique émaillée de divers incidents plus ou moins graves, en particulier d'atterrissages dans des champs peu destinés à cet effet : après ceux du 28 mai 1982 près de Tonnerre (Yonne) et du 23 mai 1987 près de Loyat (Morbihan), celui du 20 août 1995 à proximité de Gaël (Ille-et-Vilaine) lui fut fatal. Acquis par une association spécialisée dans les engins opérant lors du Débarquement, son épave semble destinée à imiter un J3 : la boucle est bouclée, sic transit gloria mundi !

La dernière livrée du F-BRIK le montrait en rouge carmin, orange vif et

blanc ; le centre de son hélice s'adornait du Capitole de Washington et de la devise Powerful as the Nation : bigre ! La « Sainte-Hélice » semble sur l'image partiellement figée en raison de la vitesse de prise de vue : tournant à 2 100 tours par minute, elle effectue en 1/500^e de seconde une rotation angulaire d'environ 25° : il est bien connu que c'est un « gros ventilateur qui sert à rafraîchir le pilote ; la preuve, quand elle s'arrête, le pilote a vite très chaud ! »

Le terme « Sainte-Hélice » fut probablement forgé par l'académicien Jacques Babinet (1794-1872), membre de la Société d'encouragement pour la locomotion aérienne au moyen d'appareils plus lourds

que l'air, aimable institution fondée le 6 juillet 1863 par Guillaume Joseph Gabriel de la Landelle (1812-1886), inventeur la même année du mot « aviation », Félix Tournachon, alias Nadar (1820-1910) et Gustave de Ponton d'Amécourt (1825-1888), numismate spécialiste de la période mérovingienne et théoricien de l'hélicoptère : comme quoi archéologie et aéronautique font bon ménage depuis longtemps.

Notre Cub, un brin cabochard, ne possédait que le strict minimum d'instrumentation, à savoir le manche à balai, une boussole et surtout la bille sacrée (variante : la sacrée bille), permettant théoriquement de gracieux et équilibrés virages : l'un des axiomes les plus souvent serinés aux débutants, j'en demande bien pardon aux chastes oreilles, est « *la bille, bordel !* » Idéal pour la photographie, à cause de ses ailes hautes, de son autonomie supérieure à 7 heures avec les réservoirs emplis au maximum (« *la seule fois où vous aurez trop d'es - sence dans l'avion, c'est quand il sera en feu !* ») et de sa toute relative célérité, le PA-19 obéit à un proverbe qui paraît forgé pour lui : « *Moins on y touche, mieux ça vole.* » La gent aéronautique, volontiers machiste, prétend que « *c'est comme avec les femmes, il faut y aller avec douceur et fermeté* » ; mais puis-je rajouter, d'une part

qu'un peu de tendresse ne nuit pas dans ce monde de brutes, et d'autre part que le mot avion, en gallo (1), est du genre féminin ?

Le bonheur est dans le pré

L'archéologie aérienne, cette vision fantastique du passé, procure à ses acteurs de vives émotions car la discipline se trouve au confluent de deux aspirations fondamentales, le vol, ce rêve fabuleux que l'humanité a commencé à maîtriser il y a seulement un peu plus d'un siècle, et la connaissance de notre plus lointaine histoire. L'équipage, moderne Asmodée, ce démon biblique aux ailes de chauve-souris qui regardait l'intérieur des maisons en en soulevant les toits, jouit du privilège exceptionnel de pouvoir littéralement lire le paysage et de déchiffrer le lent et obstiné travail des communautés humaines.

Lorsque, par conditions météorologiques et climatiques favorables, se pressent les sites archéologiques de toutes époques, qu'alors « [...] toute trouvaille est une joie que décuplent encore le plaisir de la recherche et la fièvre de la découverte », il serait tentant de répondre, à l'interrogation « *Où êtes-vous ?* » de la maternelle tour de contrôle, « *Quand sommes-nous ?* », tant le contraste se montre particulièrement saisissant entre nos

évolutions à bord d'un avion moderne, fût-ce l'antique Cub, et notre voyage temporel à travers des dizaines de siècles...

Certes, « *la loi d'la pesanteur est dure, mais c'est la loi* » ; aussi bien « *la seule certitude que l'on ait en aéronautique, c'est celle de redescendre* ». Mais demeure dans nos esprits émerveillés le souvenir de la jubilation du vol : plus qu'une simple photographie un peu pâlie, l'humble diapositive de la campagne de Livré-la-Touche, montrant la beauté de la terre des hommes, exhale ainsi la subtile fragrance du bonheur.

Philippe Guigon

(1Le gallo est le français de l'est de la Bretagne.

L'auteur

Pilote de Piper Cub, Philippe Guigon est contrôleur aérien à Rennes. Passionné d'archéologie (pas seulement aérienne), il est l'auteur de nombreuses études sur l'histoire de l'Ouest.

Cet article est un extrait (et abrégé) de *Talabardoneries ou échos d'archives offerts à Catherine Talabardon-Laurent*, Alain Gallicé, Chantal Reydellet [dir.], Rennes, Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne, 2011, p. 75-87.

L'archéologie aérienne : pourquoi ? comment ?

Dès que l'homme a creusé le sol ou apporté des matériaux, il en a détruit l'homogénéité naturelle qui s'était progressivement constituée au cours des millénaires précédents. Un fossé se sera naturellement comblé d'un remplissage à base d'humus cependant que des fondations enfouies donneront un sol plus pierreux, plus calcaire. Ces emplacements auront des capacités de rétention d'eau bien différentes de celles de leur environnement.

Sur l'ancien fossé, les végétaux, les céréales pousseront mieux, surtout en période de sécheresse. Plus verts et plus hauts, ils jauniront plus tardivement et pourront verser plus facilement. A l'inverse, au-dessus de fondations enfouies, même profondément, les céréales seront plus fines, plus basses et jauniront plus précocement. L'hiver, surtout après un coup de vent asséchant les terres, des remontées d'eau capillaires dessineront en sombre le tracé des fossés enfouis.

Les principaux indices très révélateurs sont les différences de couleur, de teinte ou de densité dans la teinte ; les anomalies de formes ou de structures avec le cas particulier de l'anomalie de relief induite par des fossés ou des fondations enfouies ; l'apparition ou la fusion d'éléments liés à la température : neige, givre, grésil, verglas...

Un avion, un pilote, (mais c'est tellement mieux de piloter soi-même...), un jeu de cartes géographiques, un appareil photo avec un zoom et des cartes mémoires : voici la panoplie nécessaire et suffisante pour faire de l'archéologie aérienne. Cependant une autre condition existe, mais elle n'est pas matérielle : c'est la passion de la recherche, de la quête infatigable, souvent récompensée par la découverte !

Éléments tirés du site de Jacques Dassié : <http://archaero.com>



PIPER CLUB FRANCE

Profitez d'un contrat d'assurance élaboré pour les membres du PIPER CLUB FRANCE

Pilote passionné et propriétaire d'avions PIPER, vous recherchez un contrat d'assurance sur-mesure, tenant compte de caractère exceptionnel de votre appareil.

C'est pourquoi, AIR Courtage Aviation a conçu en partenariat avec le PIPER CLUB FRANCE un contrat spécifique pour ses adhérents.

Des clauses étudiées pour le PIPER CLUB FRANCE

Accessible à tous les membres du PIPER CLUB FRANCE, ce contrat couvre l'usage privé, affaires à titre privé, vols de perfectionnement et de renouvellement de qualifications pour les pilotes désignés, participation à des meetings aériens à titre amateur, mais aussi le décollage et/ou atterrissage sur altiports.

Des garanties d'assurance modulables

RESPONSABILITE CIVILE combinée pour les passagers et les tiers non occupants, à partir de 2,5 millions d'euros, conformément aux exigences du règlement européen CE 785/2004.

> GARANTIES OPTIONNELLES :

GARANTIE CASSE : Possibilité de souscrire une garantie Vol, Incendie, Dégâts matériels et vandalisme.

INDIVIDUELLE ACCIDENT : Assurance individuelle accident place pilote (capital décès invalidité).

ASSISTANCE complète liée à l'aéronef assuré, pour l'ensemble des occupants en cas d'accident, de panne, problème médical ou mauvaise météo.

PROTECTION JURIDIQUE pour être accompagné par des juristes dans tous vos litiges y compris ceux liés à votre activité aéronautique.

Des conseils pour un partenariat à long terme

CONSEILS : Bénéficiez d'une expertise globale sur toutes vos problématiques Assurance grâce aux conseils de votre interlocuteur dédié.

FIDELITE : Une ristourne pour non sinistre de 10% de la prime Vol, Incendie, Dégâts matériels est accordée à l'issue des 12 premiers mois d'assurance.*

Ces prestations s'appliquent selon les clauses et conditions du contrat. DOCUMENT NON CONTRACTUEL

> Votre contact

Magali PALADINO
04 27 46 54 00
aviation@air-assurances.com

RASSEMBLEMENT LESSAY 2013



Malgré les efforts déployés par l'Inspecteur de surveillance de la délégation basse et haute Normandie et comme depuis 26 ans notre rassemblement s'est très bien déroulé. Notamment grâce à la convivialité et l'intelligence de nos hôtes et en particulier :

- Monsieur Claude TARIN Maire de LESSAY
 - Monsieur le Président du Conseil Général représenté par Monsieur CHARDEUR
 - Monsieur Didier DUBOS Président de l'aéroclub
 - Monsieur Stéphane LEMOINE notre correspondant local, membre du RSA.
- Avec une mention spéciale pour NICOLE qui a su mettre le liant indispensable.



Ce rassemblement a été placé sous, le signe de la TRANSMISSION DU SAVOIR et comme toujours de la CONVIVIALITE :

Savoir du pilotage :

- Par la présence de Daniel FOURNET, instructeur du boursier de l'année ainsi que du Président du PIPERCLUBFRANCE ; nous lui avons décerné un prix
- La présence du CAP 10, qui aurait dû permettre l'apprentissage «DES MISES EN GARDE», si le vent malin ne s'était pas invité à notre rassemblement
- L'organisation concours de dessins et de narration avec les élèves de l'école communale de LESSAY, les cinq lauréats bénéficiant d'un vol découverte en CUB, offert par les pilotes propriétaires. Malgré l'annonce des résultats par Monsieur le Maire, nous n'avons pu immortaliser ce moment, Monsieur Thierry BONNEAU m'ayant informé qu'il classait ces vols comme «BAPTEMES donc interdits aux avions non basés» ***



Savoir de la construction : - Par là un évènement rarissime : un constructeur amateur (Frédéric LAMOUREUX), a vu pour la première fois les 3 AVIONS qu'il a construits ou reconstruits. Nous attendons avec impatience, le quatrième : notre outil de formation : CLEMENTINE

- Par les longues conversations sur la meilleure façon de déposer un dossier CNRA auprès de Philippe BEZEAU de l'OSAC. Sachant qu'à ce jour 22 liasses de plans ont été acquises auprès de Monsieur André BREAND, soit autant de CUB en FOX PAPA.

Convivialité : Malgré une MTO déplorable qui nous a privés de 9 avions anglais et d'une dizaine de français, une ambiance digne de nos meilleurs rassemblements.

53 dîners vendredi à l'hôtel BRIT HOTEL, devenu notre PC durant le week-end, et desservi, par une navette de la même époque que nos CUBS. 60 repas samedi midi, distribués à partir de stands de produits locaux : charcuterie, teurgoule. 100 dîners servis en qualité et quantité dans le hangar de l'aéroclub, aux accords fantastiques d'un excellent orchestre. Nous avons même manqué de place !



La navette



M. le Maire, Guy et son instructeur Daniel Fournet

Malgré un fort vent, la journée du samedi consacrée à la découverte des plages du débarquement, du hangar pour dirigeables, de la côte normande et du Mont-Saint-Michel, de l'exposition organisée par le conseil général de l'atelier du R S A, s'est bien déroulée ,avant de rejoindre le moment fort :

19 H : INTERVENTIONS de Monsieur le Maire de LESSAY, du Président du PIPERCLUB, ainsi que la remise des prix constitués de produits locaux à :

- Monsieur Daniel FOURNET instructeur du boursier et de GUY
- Maxime DUFOUR dont l'essence sera remboursée par le PIPERCLUB,
- Frédéric LAMOUREUX le constructeur de CLEMENTINE,
- Richard WALD pour la plus belle rénovation de CUB,
- et Gérard CAUBERGS chargé de notre futur rassemblement à VERVIERS-THEUX (EBTX)

Un bon cru, vivement 2014, LES MOULES / FRITES de nos amis BELGES.



C'est lui, l'organisateur



C'est lui la transmission du savoir

Guy FOURDRAIN

*** Merci à Monsieur Didier DUBOS Président aéroclub d'avoir organisé à posteriori Mes engagements vis-à-vis des enfants.



Baptême

Rassemblement LESSAY (LFOM) du 14 au 16 Juin 2013

Nom Prénom	Avion/Type	Immat	Provenance
ALBOS Nicolas	L-4H	OO-YOL	NAMUR (EBNM)
BERNARD Claude	PA18	F-GODA	PEROUGES
BOURCY Erwan (Ancenis)	J3	F-BETY	ANCENIS (LFFI)
CHARVIN Jean Pierre	PA19	F-BOUB	CHAMBERY-AIX (LFLB)
FOURNIS Claude	PA19	F-BNQQ	LISIEUX
FOURDRAIN Guy	J5C-AE1	F-AZTY	Les SABLES d'OLONNE (LFOO)
FOURNET Daniel(AC Moreau)	PA11	F-PCRM	NANGIS (LFAI)
GLASSON Jean	PA19	F-BNMP	LISIEUX
HERBET Alain-Patrick	STAMPE SV4C	F-BFZU	CAEN-CARPIQUET (LFRK)
LEGRAND Jean Pierre	Rallye 110 ST	F-GBXS	
KAISIN Jean-Claude	PA18	OO-HBQ	FLORENNES (EBFS)
KEECH Richard	Piper Colt	G-ARNJ	SLEAP (UK)
LAISNEY Frédéric	L4H/65	F-BCPN	REIMS PRUNAY (LFQA)
LAMOUREUX Frédéric	PA18	F-HDPR	ANDERNOS (LFCO)
LEGER Christian(Trébod)	PIPER J3	F-BDTI	SAINT CYR (LFPZ)
LE FLOHIC Annie(AC Bernay)	Marabout M/90	F-PHZY	BERNAY St MARTIN (LPPD)
PELTIER Raymond	DR400	F-GKBP	
MOISSON Vincent	J-2C65	F-AZII	Le TREPORT (LFAE)
MORINIERE Philippe	L4H	F-BCPK	AMIENS (LFAY)
PECHEREAU Christian	C172 SP	F-GVPT	RENNES (LFRN)
PELLEGRIN Alex	Cesna 172F	F-BVXB	SAINT GAUDENS (LFIM)
MOURIE Pierre			
SCHAUSS Walter	PA18	OO-SPQ	SPA La SAUVENIERE(Belg) Ebsp
SULPICE Jean Claude	Ulm Tetra 01KF	F-JCKL	CORBONOD(01)
THOMAS Bernard	J3	F-BFYI	La ROCHE sur YON (LFRI)
WALD Richard	J3C65	G-AFDO	PLESSIS-BELLEVILLE (LFPP)
WYNANDS Daniel	DR-220	OO-RAC	NAMUR (EBNM)
Nicolas	Cap 10	F-GNCV	CAEN-CARPIQUET (LFRK)

Adhérents passager ou en voiture : BUGNARD Pierre / CAUBERGS Gérard / FREMINET Martine / PATAILLE Didier
 Total 27 avions + quelques avions de passage - 09 avions anglais n'ont pas pu traverser La Manche

Le boursier PIPERCLUB 2013

Je m'appelle Maxime DUFOUR, j'ai 21 ans. Depuis tout petit, je suis dans le domaine de l'aviation. Ma passion de l'aéronautique, c'est mon père- qui lui aussi Pilote dans le privé- me l'a transmise. A 14 ans, j'ai commencé la formation de pilote privé à l'aérodrome de Nangis en Seine et Marne. A mes 15 ans et un an révolu, j'ai été lâché solo pour la première fois. J'étais le plus jeune pilote de France en Janvier 2007. Puis j'ai raté ma théorie à l'examen, j'ai tout de même continué à voler avec mon père tous les week-ends mais sans poursuivre la formation. Ensuite, vers mes 20 ans, j'ai repris la formation en aéroclub, ce qui n'était pas très compliqué pour moi car j'avais gardé l'entraînement de voler très régulièrement. J'ai été Breveté Pilote Privé en Juillet 2013, mais entre-temps, mon aéroclub et le Piper Club m'ont proposé de participer au rassemblement du Piper Club- du plus grand nombre de piper possible de France et de l'étranger -

à l'aérodrome de LESSAY en juin 2013.

J'ai tout de suite accepté car le Piper m'était inconnu et je me suis dit que ça me permettrait de finaliser ma formation sur une grande Navigation avec un peu plus de 7h aller-retour.

C'était vraiment super de voler sur cet aéronef mythique tout en m'entraînant à voler à l'estime, c'est-à-dire, avec ma carte de navigation, ma montre et la boussole et tout ceci avec divers paysages à différentes altitudes, supervisé par mon instructeur.

Depuis ce voyage, je vole très régulièrement sur le Piper Cub. De ce fait, je tiens à remercier une fois de plus le PIPER CLUB de m'avoir choisi comme élève boursier 2013 afin de réaliser une belle navigation à l'occasion du grand rassemblement des Piper français et étrangers, qui s'est déroulé dans une superbe ambiance durant un week-end.

Maxime DUFOUR



Arrivée du boursier et de son instructeur

COMPTE RENDU ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE DU PIPERCLUB FRANCE

tenue à AMIENS le 4 MAI 2013 . Siège social : 9 rue Jules VALLES 77420 CHAMPS sur MARNE

PROCES VERBAL DE DELIBERATION.

Le samedi 4 mai 2013, les membres de l'association se sont réunis dans les locaux de l'aéroclub d'AMIENS à 12H15, en Assemblée Générale Ordinaire, sur convocation du président.

Les membres de l'assemblée ont élargé 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 2012, et propose de passer au vote :

RESOLUTION 1

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 2012, tels qu'ils ont été présentés.

RESOLUTION 2

Selon l'ordre du jour il est procédé à l'élection du nouveau Conseil d'Administration.

. Richard WALD est sortant, mais souhaite rester notre correspondant avec nos amis Anglais.

Vincent MOISSON est élu à l'unanimité, il suivra plus particulièrement l'historique de nos CUB.

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 : Frédéric LAMOUREUX, trésorière : Martine FREMINET, secrétaire : André GOND.

RESOLUTION 3

Vote à l'unanimité des propositions des manifestations 2013/2014 :

14, 15 et 16 JUIN 2013 : Rassemblement annuel : LESSAY LFO

28 SEPTEMBRE 2013 : Escapade : LES SABLES D OLLONNE LFOO

19 AVRIL 2014 : AGO ANGERS LFJR

20, 21 et 22 JUIN 2014 Rassemblement annuel : 3 projets en cours : COMPIEGNE BURGOS en Espagne, VERVIERS en Belgique.

VERVIERS et BURGOS sont à égalité, l'avis des ADHERENTS sera sollicité lors du rassemblement 2013.

Vincent informe du règlement d'une taxe pour les avions classés historiques, lors des voyages à l'étranger, Guy essaiera d'en obtenir l'exonération.

SITE INTERNET

- 24 adhérents ont fait une demande de code d'accès, sur 116 adhérents au 31/12 2012. Faut-il maintenir un espace ADHERENTS ?

- Vincent, attire notre attention, sur le côté moins intuitif de notre nouveau site.

RESOLUTION 4

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.

QUESTIONS DIVERSES

- CUB ULM : le projet se poursuit, basé sur un fuselage de J 3, 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 à une allure type "éducation nationale", entendre par là avec beaucoup de réunions, de réflexions et d'explications ; mais n'oublions pas qu'avant tout il s'agit d'un projet pédagogique ! Aujourd'hui les pièces ont été fabriquées par les élèves. CLEMENTINE devrait voler en 2013.

- 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 Frédéric LAMOUREUX qui se charge avec les lycées ayant perçu de la taxe d'Apprentissage de terminer cette machine.

Clémentine sera mise à disposition dès septembre 2013 (sous réserve de trouver les financements nécessaires) pour une année scolaire à un aéroclub de la région Aquitaine, dans le but de former à moindre cout les B I A. L'aéroclub d'ANDERNOS est pressenti.

Un reportage dans Carnet de Vol sur FR3 aura lieu le 12 mai à 10H 45

Unité Entretien Aéronautique : UEA NANGIS n'a pas tenu ses objectifs financiers a du être fermée au 31 12 2012. Dans les mêmes conditions U E A NANCY a été fermée. GUY, afin que les pilotes propriétaires aient toutes facilités, 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

ASSURANCE FLOTTE PIPER.

Une négociation avec la société AIR COURTAGE a eu lieu, permettant aux adhérents de bénéficier des conditions identiques à celles du RSA, GUY dans un prochain FLASHINFO repassera l'information.

BOURSIER 2013.

Maxime DUFOUR, élève actuel de l'aéroclub de NANGIS, correspond au profil de notre boursier actuel et pourrait venir avec son instructeur, lors de notre rassemblement de LESSAY.

L'Assemblée Générale est close à 14 h 30.

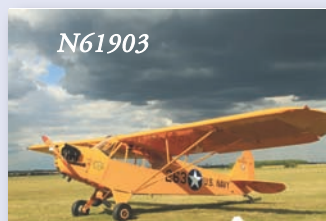


La Secrétaire de séance : Martine FREMINET

Le Président : Guy FOURDRAIN

BIENVENUE AUX NOUVEAUX ADHÉRENTS

	Adresse	Type	Immat	Port d'Attache
ALBOS Nicolas	VILLERS le BOUILLET (Belg.)	J3	OO-YOL	EBNM
GERIN Joelle	LILLE (59)	J3	N61903	LFQO
GRESSIER Fabien	CREPY en VALOIS (60)	L4	ex F-BFBO reconstr. CNRA	LFPP
STOOP François	BOUSBECQUE (59)	J3	G-BDEZ	LFQO



Les Prochaines Sorties du PIPERCLUB FRANCE

05 avril 2014 :	ANGERS	LFJR	Assemblée Générale Ordinaire
19 et 20 avril 2014 :	Les SABLES d'OLONNE	LFOO	Escapade
20 au 22 juin 2014 :	VERVIERS-THEUX	EBTX	Rassemblement Annuel

Piper Club France, Qui est qui ?

- **Président** : Guy FOURDRAIN - Chargé Site Internet, de la page FACEBOOK PIPERCLUB France
9, rue Jules Vallès - 77420 CHAMPS sur MARNE
Portable 06 06 78 14 80 - gfourdrain@yahoo.fr
- **Vice-Président** : Frédéric LAMOUREUX - flamour@aliceadsl.fr
Chargé de la Construction du CUB de la région Aquitaine : "CLÉMENTINE"
- **Secrétaire** : André GOND - eagond@wanadoo.fr
- **Trésorière** : Martine FREMINET - martinefrem@voila.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 LAMOUREUX
flamour@aliceadsl.fr
Est : André GOND - eagond@wanadoo.fr
Sud-Est : Jean Pierre CHARVIN - jeanpierre.charvin@free.fr
Pierre BUGNARD - p.bugnard@netcourrier.com
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** : Bernard BROWN

DECES

Bernard DELFINO

Dans la nuit du 12 au 13 octobre, Bernard DELFINO

nous a quittés après un long et courageux combat contre la maladie. Président du French Wing, il était pour nous tous un ami sincère qui nous manquera cruellement.

Bernard était quelqu'un de simple, dans le meilleur sens du terme. Amical et franc, il était à l'aise avec tous. Il était également dévoué et extrêmement investi dans le French Wing, association qu'il a su mener et développer depuis sa création. Au-delà du French Wing, il était également un personnage généreux qui soutenait et apportait son aide à de nombreuses associations, projets et personnes du monde de l'aviation ancienne et notamment au PIPERCLUBFRANCE.



CREDIT PHOTOGRAPHIE

Remerciements notre ami Sébastien BOCE d'avoir bien voulu suivre notre rassemblement de LESSAY, ainsi que celui de QUIBERON. La richesse de ses reportages ne nous a pas encore permis de les mettre en ligne sur notre site. Les photos de nos avions en vol sont magnifiques.