l'information du pilote

N° 313
Bi-mensuel
12 octobre 1982
le numéro : 1 F 50

Rédaction - Abonnements :
52, rue Galilée - 75008 PARIS
Tél. : 720.39.75
Publicité :
6, rue Anatole de la Forge
75017 PARIS - Tél. : 766.46.10

Le plus fort tirage et la plus forte diffusion des publications aéronautiques françaises.

Editorial



Ce que nous voulons (10)

Pendant des années nous avons ici même annoncé ou dénoncé les divers dangers qui menaçaient l'Aviation Légère. Tout ce que nous avons écrit reste d'actualité et il n'y a rien à changer aux analyses faites. La plupart d'entre elles ont d'ailleurs été souvent reprises sans rien y changer, ou menées à nouveau pour aboutir aux mêmes conclusions.

Après avoir été très longtemps singulière, la prise de conscience est devenue générale.

En fonction de leur appartenance, de leur type d'activité, de leur « philosophie » en matière aéronautique ou de leurs conceptions personnelles sur le devenir de l'Aviation Légère, les utilisateurs n'ont pas eu simultanément la même perception du mal commun qui allait les frapper tous.

Les divergences d'attitude et de prises de position qui en ont résulté ont encouragé l'autorité de tutelle à maintenir et poursuivre – de bonne foi sans nul doute – ses orientations et ses réformes en vue d'une évolution vers une Aviation Légère qui ne l'aurait plus été et qui de toute façon ne répondait pas à notre attente.

L'objectif ambitieux et bon en soi de voir tous les pilotes privés pratiquer une activité de niveau technique élevé sans avoir voulu prendre en compte leurs contingences et limitations de tous ordres ne pouvait que conduire de durcissements en durcissements et de règlementations en règlementations.

Déjà mal appréciée et considérée comme une activité pour gens aisés, l'Aviation Légère ne pouvait que voir s'accumuler les contraintes et séloigner les conditions de son développement.

Les faits et surtout la dégradation continue de la situation économique ont fini par démontrer que l'évolution voulue était irréaliste et sans issue.

Les conditions sont aujourd'hui remplies pour une « remise à plat » générale et une redéfinition des objectifs de chacun :

– sans renier leur attachement à telle ou telle possibilité d'activité aéronautique, les utilisateurs, quasi unanimement, avouent qu'ils volent souvent pour le seul plaisir de voler. La dénomination Aviation Légère n'a plus de relent péjoratif. Les pilotes privés n'ont plus de pudeurs excessives. On peut vouloir n'être que Pilote Privé et rien de plus.
– sans rien renier de l'excellent travail accompli, quoique très orienté, l'autorité de tutelle accepte aujourd'hui qu'on lui propose de nouveaux objectifs.
– l'Aviation Légère n'est plus cataloguée arbitrairement, mais on veut bien en analyser les différentes qualifés au plan de la formation des loisirs et de l'économie.

Si les opinions et les ambitions sont encore multiples et diverses quant au devenir de l'Aviation Légère, à son usage et à son utilité, tous, utilisateurs et pouvoir officiels en souhaitent la relance et en recherchent les conditions.

Toute relance suppose un effort « moteur » et l'on pense généralement aux moyens les plus universels et les plus sollicités : les aides, les crédits, les assistances de tous ordres. Il se trouve que ce sont ceux qui aujourd'hui sont vraisemblablement les plus difficile à obtenir dans la situation économique actuelle. **Mais sont ils absolument nécessaires ?**

Si l'on veut bien convenir que la situation actuelle résulte pour une part importante de l'accumulation des contraintes et des réglementations, d'un excès de perfectionisme et d'objectifs trop ambitieux et technocratiques, **la relance ne peut elle pas venir d'un esprit novateur, plus pragmatique et plus modeste, plus attaché aux résultats qu'aux définitions sans effets ?**

Nous le croyons et pensons qu'une relance effective et substantielle de l'Aviation Légère peut être obtenue sans qu'il en coûte rien à l'État lequel devrait même pouvoir en retirer quelques profits non négligeables.

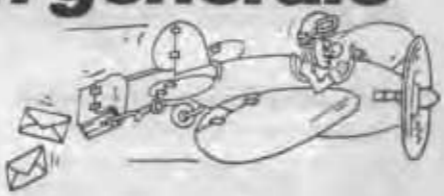
Mais il faut pour cela abandonner les concepts traditionnels et accepter :
– une attribution rapide et élargie de certifications « nationales » à des matériels, avions et moteurs, dont l'originalité interdit parfois la certification « internationale »

Editions Air et Cosmos
Maury Imprimeur S.A.
45330 Malesherbes

Printed in France
Commission paritaire n° 50267
Dépôt légal : mai 1970

le Directeur responsable de la Publication
Pierre L. LABADIE

l'information du pilote — nouvelles de l'aviation générale



● Le prototype du biplace économique CAP X de la Société Avions Mudry et Cie a volé pour la première fois le vendredi 10 septembre 1982 à Bernay piloté par Gérard Feugray.

Les qualités aérodynamiques de l'avion ont été mises en évidence dès ce premier vol, qui a été suivi dans la même journée d'un second essai en vol, destiné à vérifier les performances de l'appareil. Au cours de ces essais, la vitesse de 170 km/h a été atteinte. Le CAP X réalisé entièrement par le constructeur sur le double plan matériel et financier, est équipé du moteur Mudry-Buchoux MB.4.80 de 80 CV à 2800 tours/mn. Rappelons les principales caractéristiques et performances du CAP X : envergure 8,40 m ; longueur 5,90 m ; hauteur 2,05 m ; surface alaire 9 m² ; largeur de la cabine 1,08 m ; masse à vide 290 kg ; masse maximale au décollage 520 kg ; vitesse de croisière 190 km/h ; vitesse de décrochage 80 km/h ; distance franchissable 800 km ; facteurs de charge limites : + 4,4 et – 1.8.

● 3, 4, 5 septembre. Londres-Paris en U.L.M.

Cette importante manifestation ayant été relatée par la presse et les résultats abondamment commentés nous ne reviendrons pas sur ces derniers. Cependant il convient de signaler qu'en dépit de conditions météorologiques défavorables à l'arrivée, qui ont contraint les organisateurs d'une part à ne pas tenir compte de la dernière étape pour établir le classement général définitif de l'épreuve, d'autre part à annuler l'épreuve de précision à l'atterrissage lors de l'arrivée à Bagatelle, **cette 1re course internationale en ULM Londres Paris qui s'est déroulée sur le trajet Biggin Hill (Londres) Lydd – Le Touquet – Beauvais – Pontoise – Bagatelle (Paris) n'a donné lieu à aucun accident, en particulier lors de la traversée de la Manche.** Nous en félicitons les concurrents pour la connaissance exacte qu'ils avaient des possibilités de leurs machines lorsque les conditions météo et notamment la force du vent deviennent adverses.

● Aux États-Unis la FAA vient d'autoriser l'utilisation de l'essence auto pour un CESSNA 150 S.

– Pour la première fois la « Federal Aviation Administration » (F.A.A.) a autorisé, avec cependant quelques restrictions, l'utilisation de l'essence auto pour l'aéronautique.

– Cette décision fait suite à de nombreux essais d'utilisation de l'essence auto dépourvue de plomb dans un CESSNA 150 monomoteur, par l'« Experimental Aircraft Association » qui a été la première à expérimenter l'usage de l'essence auto pour l'aviation.

– La F.A.A., a été satisfaite des essais faits sur un CESSNA 150 S, alimenté par gravité, équipé d'un moteur à faible taux de compression et sans suralimentation.

– L'autorisation couvre les CESSNA 150 S des versions A à H et J à M, propulsé par un moteur Teledyne Continental 0200 A sauf pour les vols de transport payant de passagers.

– Pendant le programme d'essais d'endurance mené par l'EAA, l'équipe de certification de la F.A.A. a porté une attention particulière sur les problèmes de gommage et d'usure excessive des soupapes. Son attention a également porté sur des essais avec de l'essence réchauffée pour déterminer les risques de « Vapor lock ».

– L'E.A.A. expérimente l'usage de l'essence auto pour les avions depuis plusieurs années. Le programme d'essai du CESSNA 150 avait été lancé après qu'un certain nombre de compagnies pétrolières eussent décidé de restreindre ou d'arrêter la production d'essence aviation d'indice 80.

– La F.A.A. a félicité l'E.A.A., qui dénombre quelques 70 000 membres répartis en 700 associations dans le monde, pour sa « sérieuse contribution au progrès de l'Aéronautique » en plus de son action de promotion de l'aviation sportive.

On peut remarquer cependant que la position de la F.A.A. comporte encore actuellement de nombreuses restrictions.

La F.N.A. espère, après les entrevues qu'elle a actuellement avec les représentants en France de F.A.A. américaine et de la C.C.A. britannique pouvoir apporter quelques éclaircissements sur cette question.



N° 78 – 15 F – SEPT.-OCT. 1982

AVIATION 2000

Magazine du pilote et des grands reportages

- **NOUVEAU** : « 8 PAGES TECHNIQUES POUR MIEUX PILOTER : la panne au décollage sur bimoteur léger, les nuages, procédure d'amerrissage.
- **REPORTAGES en couleurs** : le fabuleux meeting d'OSHKOSH aux États-Unis ; de fabuleuses photos.
  A 100 m/sol en Transall - Le Microjet 2008 - La transat en Boeing 767.
- **Aéroclubs** du Languedoc.
- Essai en vol du Cessna 441 « Conquest ».
- **LE GUIDE DE L'ACHETEUR** (2e partie) tous les bimoteurs et hélicoptères légers (12 pages).

dans les kiosques ou contre règlement (15 F franco) à AVIATION 2000 19, quai Alphonse-le-Gallo 92100 BOULOGNE (1) 605.08.17