l'information du pilote

N° 309
Bi-mensuel
2 Août 1982
le numéro : 1 F 50

Rédaction - Abonnements :
52, rue Galilée - 75008 PARIS
Tél. : 720.39.75
Publicité :
6, rue Adolphe 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.... (7)

Il y a moins de 150 ans le Japon vivait encore au Moyen Age. Ses technologies d'aujourd'hui sont très souvent les plus avancées.

Pour combler leur retard les industriels japonais grands et petits ne craignaient pas de copier ouvertement ce que réalisaient leurs collègues occidentaux.

Le temps ainsi gagné leur a permis de consacrer le maximum d'efforts à des recherches de progrès. On en connaît le résultat.

D'autres pays aujourd'hui leaders incontestés dans bien des domaines ont eux aussi commencé par copier délibérément ce qui se faisait de mieux chez les autres.

Les Français, avec condescendance, ironisent volontiers sur de telles méthodes car, imbus de leurs traditions, convaincus de leur intelligence, nantis paraît-il d'un raisonnement infaillible, ils se jugent capables de tout inventer ou concevoir mieux que quiconque. Faute d'en faire toujours la démonstration ils peuvent au moins le proclamer, l'écrire, en débattre et se donner ainsi l'illusion d'avoir progressé vers la solution la meilleure parce que la plus élaborée.

Toute attitude est certes défendable mais on peut aussi ne l'apprécier qu'en fonction de ses résultats concrets. C'est ainsi que l'on constate fréquemment que les patientes recherches d'absolu et de satisfactions intellectuelles ne débouchent que trop tard pour être exploitables alors que des solutions pragmatiques, certes incomplètes mais très rapides, ont pu être immédiatement appliquées aux problèmes posés, avec une efficacité réelle préférable au néant des spéculations théoriques.

Au terme d'une expérimentation décidée dès 1980 le CAA britannique vient d'autoriser l'utilisation du carburant automobile en aviation légère.

Aucune expérimentation officielle ne semble avoir encore été entreprise en France et les autorités de tutelles conscientes du problème se bornent à reconnaître – depuis peu il est vrai – la validité des expérimentations personnelles auxquelles se livrent quelques associations et pilotes privés acceptant consciemment ou inconsciemment les responsabilités particulières, dont ils pourraient être accusés, en cas de sinistre, par des assureurs qui, peu sensibles aux arguments techniques, ne manqueraient pas d'exploiter les infractions aux règles et formes officielles.

L'utilisation du carburant automobile par l'aviation légère française est plus nécessaire que jamais, au double plan et de la distribution et des prix de revient (l'un n'allant d'ailleurs pas sans l'autre).

Cette utilisation doit être autorisée officiellement par les autorités compétentes dans les plus brefs délais.

Il n'est pas concevable de la subordonner au délai incertain d'une expérimentation dont les modalités ne semblent pas encore définies et arrêtées.

Les Britanniques ont été plus rapides que les Français et bien d'autres. Leur technologie est connue, réputée et a fait ses preuves. Nous avons été heureux d'en bénéficier quelquefois. Souvent bien au delà et plus longtemps que leurs collègues étrangers – y compris les français – les contructeurs britanniques ont montré qu'ils savaient concevoir et fabriquer des moteurs d'avions. En autorisant l'utilisation du carburant automobile en aviation légère le CAA britannique connaît sans nul doute ce dont il parle. **Pourquoi ne lui ferait-on pas confiance?**

Dans toute activité moderne les tâches élémentaires sont confiées à des équipes spécialisées responsables de leur seul secteur.

Alors que s'effacent les frontières, la décision à prendre sur la validité de l'utilisation du carburant automobile ne peut-elle être attribuée aux Britanniques ou a-t-on l'orgueil de vouloir faire mieux ?

Compte tenu de l'urgence, des retards accumulés, les autorités françaises compétentes se doivent, au vu de la seule décision britannique, d'autoriser l'usage de l'essence automobile sur les avions légers français munis du CDN correspondant.

Afin de les aider à délivrer cette autorisation, constatons que les assureurs britanniques, qui sont souvent les réassureurs de leurs collègues français, ont de toute évidence, accepté la décision du CAA.

En cette période de rigueur budgétaire, **notre proposition a l'avan-**

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

Printed in France
Commission paritaire n° 50257
Dépôt légal : mai 1970

le Directeur responsable de la Publication
Pierre L. LABADIE

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



● Exprimé en nombre de mouvements, le **trafic de l'aviation légère dans la région parisienne s'est accru en mai** dernier de **5,9 %** par rapport au trafic de mai 1981 grâce notamment à l'aérodrome de Lognes, dont le trafic a progressé, rien qu'à lui seul, de 25,5 % par rapport à mai 1981 : 15 398 mouvements et qui prend la tête, devant Guyancourt (13 619 mouvements) dont le trafic a baissé de 12,8 %, Saint Cyr (12 734) et Toussus-le-Noble dont le trafic a diminué de 0,5 %.

● **Une grande première : Londres-Paris en ULM (3-5 septembre 1982)**

La F.A.I. a accordé son patronage à la première course Londres-Le Touquet-Paris en avion ultra-léger qui aura lieu entre le 3 et le 5 septembre 1982, sous les auspices de la société Fenwick General Media dont les dirigeants sont Philippe Le Grix de la Salle et Richard Fenwick, ce dernier ayant lui-même participé en 1981 à la course Air Transat dans laquelle il s'est classé 4e.

Le rassemblement des concurrents aura lieu à Biggin Hill le jeudi 2 septembre ; les participants ne devront pas utiliser leur appareil en vol pour rejoindre l'aérodrome britannique. Le premier départ aura lieu le vendredi 3 septembre à 8 h, le dernier à 10 h. Il s'agit d'une course par étapes en 3 jours ; **1er jour** : Biggin Hill-Lydd (75 km) ; Lydd-Le Touquet avec survol de Cap Gris Nez (90 km) ; **2e jour** : Le Touquet-Pontoise via Abbeville et Beauvais ; **3e jour** : Pontoise-Bagatelle avec atterrissage de précision.

Le classement sera proclamé le dimanche 5 septembre à 17 h. Deux catégories d'appareils ont été retenus :

1) appareil à pilotage par déplacement du centre de gravité, sans commande aérodynamique ;

2) tous les autres appareils existants. La manifestation sera inscrite au calendrier sportif de la F.A.I. Ce n'est pas une épreuve de vitesse. Le classement sera déterminé par quatre épreuves affectées chacune d'un coefficient :

1 – indice de performance, selon la formule, **consommation mesurée** sur chaque étape (coefficient 7) ;

2 – épreuve spéciale de vitesse sur le parcours Le Touquet-Abbeville (coefficient 1) ;

3 – Estimation, avec le maximum de précision, par chaque concurrent, du temps de vol de son appareil entre Lydd et le Touquet (coefficient 2) ;

4 – Précision d'atterrissage et distance d'arrêt dans un rectangle de 30 × 15 m sur le terrain d'arrivée à Bagatelle : 2 points de pénalisation par mètre en dehors de ce rectangle.

Les inscriptions seront closes le 31 juillet 1982 à 24 heures. Pour tout renseignement, s'adresser à Fenwick General Medias, c/o M. Lamy, 42 boulevard Malesherbes, 75008 Paris, Tél. : 265.02.82, télex : 280243 F.

Des prix seront attribués aux vainqueurs dans chacune des deux catégories :
Le 1er prix est de 20 000 F en espèces. De plus, un nombre important de coupes seront décernées aux gagnants de différentes épreuves, dont la nature sera communiquée ultérieurement.
Les équipes gagnantes seront également récompensées par un 1er prix de 20 000 F.

● **A propos de Guyancourt**

Le directeur général d'Aéroport de Paris, M. Costet, a adressé une lettre au président du conseil général des Yvelines pour lui expliquer la position d'ADP sur le projet de ZAC de Villaroy et les raisons de son hostilité à ce projet. Voici quelques extraits de cette lettre :

« La fermeture à terme de l'aérodrome de Guyancourt est prévue par le SDAU régional, mais le ministre des Transports vient de rappeler que cette fermeture ne pourrait se faire que lorsqu'un aérodrome de remplacement aura été mis en service. Compte tenu des délais nécessaires aux études de recherche d'un site, aux études d'impact sur l'environnement, et à la construction proprement dite, il est probable que la mise en service de ce nouvel aérodrome n'aura pas lieu avant la date d'installation des premiers habitants de la ZAC de Villaroy ». (...) « Ce projet comprend en effet 3500 logements dans une zone qui jouxte l'aérodrome de Guyancourt et qui est très proche de l'aérodrome de Toussus-le-Noble » (...) « Si la ZAC devait être effectivement réalisée, les futurs habitants du sud de la zone devraient être informés clairement de la gêne probable. Cette gêne persistera à terme puisqu'il n'est pas question de limiter l'exploitation de l'aérodrome de Toussus en deçà d'un plafond déjà fixé à 180 000 mouvements d'avions par an. Au nord de la ZAC, l'activité de l'aérodrome de Guyancourt apportera des nuisances à d'autres habitants. En toute hypothèse, le projet de ZAC ne pourra qu'entraîner de sérieuses difficultés du fait de l'exploitation des deux aérodromes. Ceci explique

Calendrier des sessions des examens théoriques du personnel naviguant.

NATURE DES EXAMENS	DATES D'INSCRIPTIONS		DATES DES ÉPREUVES ÉCRITES
	OUVERTURE	CLÔTURE	
QUALIFICATION RADIOTÉLÉPHONIE INTERNATIONALE	25 AOÛT 1982	10 SEPT. 1982	20 OCTOBRE ÉPREUVES ORALES 15 au 22 OCT.
PILOTE PROFESSIONNEL DE 1re CLASSE	15 SEPT. 1982	30 SEPT. 1982	16-17 NOV.
PILOTE DE LIGNE AVION	15 SEPT. 1982	30 SEPT. 1982	17-18 NOV.
PILOTE DE LIGNE HÉLICOPTÈRE	1er OCT. 1982	15 OCT. 1982	22 et 23 NOV.
PILOTE PROFESSIONNEL HÉLICOPTÈRE	8 OCT. 1982	17 OCT. 1982	29 NOVEMBRE
PILOTE PROFESSIONNEL AVION	8 OCT. 1982	17 OCT. 1982	29 NOVEMBRE
QUALIFICATION I.F.R. AVION	8 OCT. 1982	17 OCT. 1982	30 NOVEMBRE
QUALIFICATION I.F.R. HÉLICOPTÈRE	10 OCT. 1982	23 OCT. 1982	1er DÉCEMBRE

– Renseignements : **École Nationale de l'Aviation Civile** – Service des examens – Orly FRET N° 723 – 94399 – Orly Aérogare Cedex – tél. : 687.75.37.