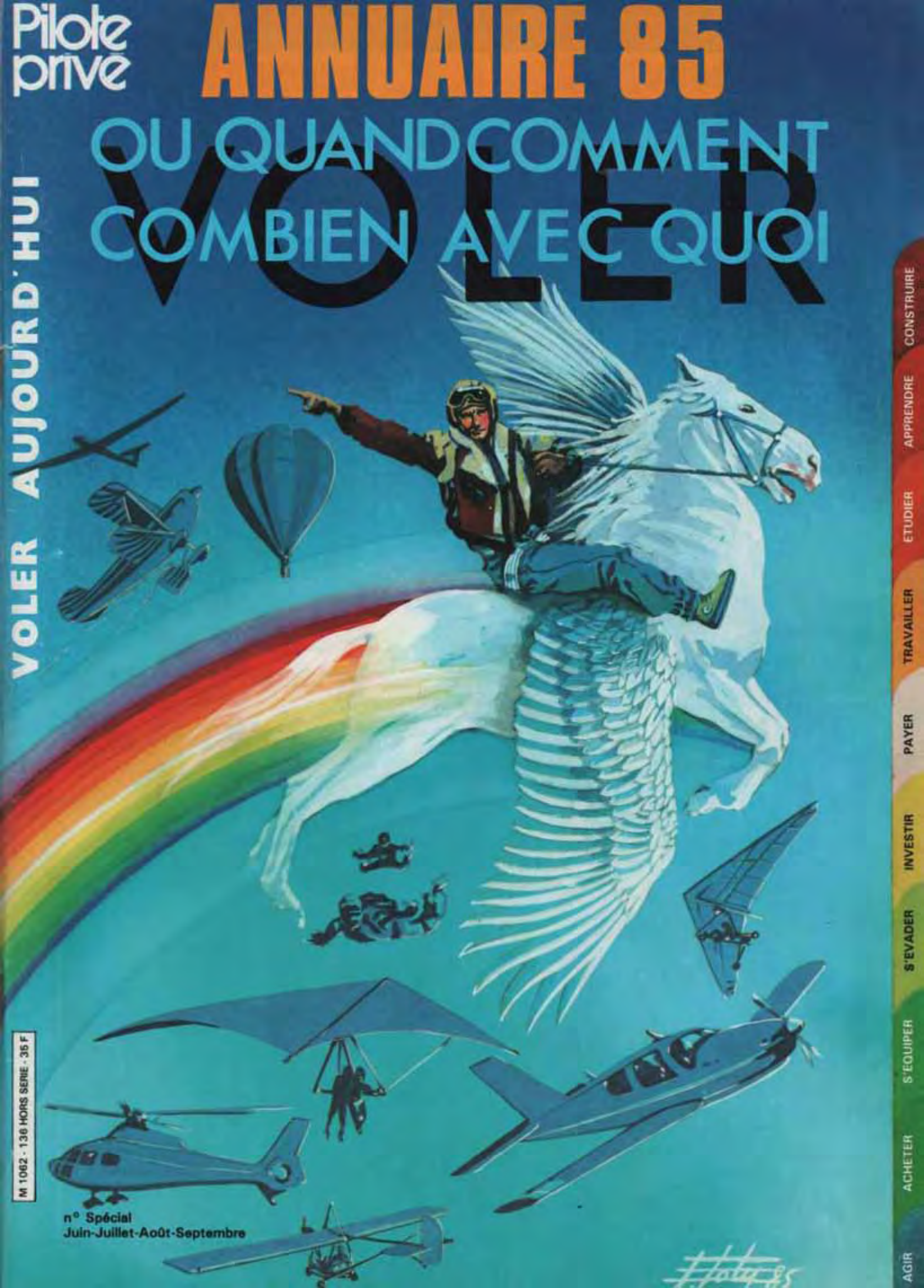
Pilote privé

ANNUAIRE 85

OU QUAND COMMENT COMBIEN AVEC QUOI VOLER

VOLER AUJOURD'HUI



ACHETER S'EQUIPER S'EVADER INVESTIR PAYER TRAVAILLER ETUDIER APPRENDRE CONSTRUIRE AGIR

M 1062 - 136 HORS SERIE - 35 F

n° Spécial
Juin-Juillet-Août-Septembre

PREFACE : *Sénateur Bernard PARMENTIER* 5-6
UNION ET AVENIR : *Bernard COLAS, Président de l'UFFAS* 7
EDITORIAL : *Jean-Luc PRIGNOL, Rédacteur en chef*

AEROMODELISME

NOUS SOMMES TOUS DES GULLIVER
L'APPEL DE LA PENTE
CALENDRIER DES MANIFESTATIONS

AEROSTATION

AU GRE DU VENT 16
DE L'ILE AU CANDIE AU CHATEAU DE LA MUETTE 17
L'ORGANISATION DE L'AEROSTATION EN FRANCE 18
LE TROPHEE DES PYRENEES 22
ÇA M'INTERESSE 23

AILES ANCIENNES

UNE HISTOIRE VIVANTE 26
ASSOCIATION LES AILES ANCIENNES 26
LE MUSEE DE L'AIR ET DE L'ESPACE 29
ÇA M'INTERESSE 31

CONSTRUCTION AMATEUR

DES GENS HEUREUX 32
DE LA COLLE ET DES CLOUS 33
ÇA M'INTERESSE 34
VOUS POUVEZ ACHETER CES PLANS 36
BOIS ET TOILE A MONTAUBAN 38

L'HELICOPTERE

VOILURES TOURNANTES 40
LE REVE DE LEONARD 41
LES MACHINES DEPUIS 1955 43
ÇA M'INTERESSE 46
RECORD EN HELICO 48
LES HELICOPTERES ACTUELS 50

PARACHUTISME

PARACHUTISME SPORTIF, LOISIR, PLAISIR, SOURIRE 52
LE PARACHUTISME DANS LE TEMPS 53
LES TECHNIQUES 57
LES MUTATIONS DU PARACHUTISME 58
ÇA M'INTERESSE 59

ULM

L'HISTOIRE SANS FIN 60
POURQUOI L'ULM 63
LES CLUBS ULM 65
LES MACHINES 68
LA GRANDE COURSE 72
BALADE POUR UN WEEK-END 73

VOL LIBRE

SANS ROUE, NI MOTEUR 74
UNE BONNE FORMATION 76
UNE AILE 78
UNE PENTE 79
ÇA M'INTERESSE 81

VOL A VOILE

LE VOL DE L'OISEAU 82
LA MEIJE ET LE VISO 85
LES RECORDS FRANÇAIS ET INTERNATIONAUX 88
LISTE DES CLUBS 90
ÇA M'INTERESSE
STAGES
LES PLANEURS ACTUELS 92

VOL MOTEUR

L'AVIATION EN DEUX PAGES 94
LA FEDERATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE 96
BACHOTAGE 98
ÇA M'INTERESSE
FEDERATION NATIONALE AERONAUTIQUE 99
LES AERO-CLUBS 103
LE TOUR DE SICILE 1984...
VRAIMENT SPORTIF 108
LA VOLTIGE, TRADITION EN PLEIN ESSOR 110
IMPRESSIONS DE VOLTIGE 111
CLUBS DE VOLTIGE 112
STAGES 113
VOS PAPIERS 116
LES BREVETS 117
LES APPAREILS FRANÇAIS ACTUELS 118
LES CARRIERES AERONAUTIQUES 120
CARNET D'ADRESSES 122
LES FEDERATIONS 123
BIBLIOGRAPHIES 124
LES RENDEZ-VOUS DE 1985 126
CALENDRIER DES MANIFESTATIONS 127
REMERCIEMENTS 128
INDEX ANNONCEURS

Ont été insérées dans ce numéro 12 pages de publicité numérotées de I à XII.

PREFACE



par le Sénateur
Bernard PARMANTIER

En ce 36ème Salon de l'Aéronautique et de l'Espace, quelle est la situation de l'aviation légère et des sports aériens ?

On peut se demander, lorsqu'on n'est pas pratiquant, ni initié si ces sports qui, sur nos téléviseurs, ne figurent dans aucune rubrique sportive dominicale sont encore attractifs et accessibles ou s'ils sont passés de mode ou réservés à une minorité marginale.

On peut se demander également, après que le plus vieux rêve de l'humanité soit devenu l'une des plus gandes aventures humaines, s'il y a aujourd'hui encore place pour le rêve et l'aventure.

L'avion léger avait mal résisté aux divers chocs pétroliers. A la fin des années 70 son déclin s'était achevé et certains le considéraient comme irréversible. Le pilotage de ces avions ne serait plus accessible qu'à une minorité de privilégiés.

C'était une erreur de diagnostic. Une réalité majeure avait été oubliée : dans notre pays qui fut le berceau de l'aéronautique mondiale, l'aviation est inscrite dans notre histoire, dans notre culture et elle fait partie de l'univers affectif, voir passionnel, de beaucoup de Français. Ce sont eux qui se mobiliseront dans les moments difficiles pour s'associer à toute entreprise concrète de sauvetage et de relance. Ils auront des idées, prendront des initiatives créeront une dynamique.

Piloter les avions classiques coûte trop cher ? faisons d'autres avions!

Ils sont tous présents dans ce salon, les nouveaux, les ULM plus solides, mieux motorisés, devenus fiables. Le premier des ATL (Avions Très Légers) qui a ouvert la voie à une famille d'avions plus légers exigeant moins d'énergie et conçus pour être d'un entretien moins onéreux. Vous y découvrirez sans doute le premier prototype ou la première maquette des avions légers de la prochaine génération mettant en œuvre de nouvelles techniques de production utilisant des matériaux modernes et riches en innovation.

L'industrie du planeur était également en difficulté, et le nombre de planeurs français construits et vendus au début de 1982 est égal à zéro. Au début de 1985, il était de 230. Ce sont ces planeurs qui en 1984 ont gagné avec nos pilotes, les championnats de Pologne. Ils ont également remporté des victoires à l'étranger dans d'autres compétitions. Ils sont exportés à plus de 50 % notamment aux USA.

C'est l'aventure technique, industrielle, commerciale, sportive. C'est l'aventure de la conquête.

Elle aussi peut faire rêver.

Sait-on que quantitativement, au plan mondial, les avions commerciaux représentent 2 % du total des avions, les avions militaires 8 à 9 %, les 90 % restant, constituant l'aviation générale.

J'ai eu cependant beaucoup de peine à convaincre de l'existence d'un immense marché mondial de l'avion léger moderne et économique à la portée de nos moyens techniques; heureusement quelques industriels y croient : pourquoi n'en rêveraient-ils pas ?

L'aéromodélisme est un loisir technique qui passionne ses adeptes. C'est aussi l'instrument d'une pédagogie pour la formation scientifique, technologique et manuelle, fournissant aux autres disciplines aéronautiques, des pratiquants souvent de valeur. Il connait des prolongements étonnants.

Ainsi en 1982, j'ai rencontré un bel avion. Son constructeur était un photographe industriel qui, dans son adolescence avait construit des modèles réduits et rêvé de voler dans l'avion qu'il aurait réalisé lui-même. Après 7 000 heures de travail le but était atteint. Le rêve était devenu réalité. Puis cette réalité enfanta un autre rêve : les américains lui commandèrent 500 avions. Il fallut alors s'organiser pour produire : poursuivre les essais, les mises au point, construire une usine, organiser les ventes en France, aux USA et dans d'autres pays étrangers. Malgré la disparition récente de ce créateur opiniâtre et valeureux, le rêve demeure et mobilise.

Un magnifique avion amphibie réalisé par un constructeur amateur va lui aussi séduire, poser des problèmes de production, de commercialisation, d'adaptation. Mais quel atout pour la relance de l'hydraviation et pour le plaisir de ses ardents propagandistes.

Actuellement plus de 1 000 avions sont en chantier chez des particuliers, dans des clubs, des écoles, sans compter les hélicoptères très légers, ultra-légers, les autogires, les planeurs, les moto-planeurs, les ULM,la construction amateur est dynamique.

Dans le même temps, la conservation du patrimoine aéronautique avec le phare que constitue le Musée de l'Air, est active et, va jusqu'à faire voler des appareils reconstruits.

Mais j'avais commencé par évoquer l'aéromodélisme et la pédagogie. J'y reviens un instant pour deux précisions : nos aéromodélistes dans les compétitions sportives internationales et mondiales se situent parmi les meilleurs quand ils ne sont pas les meilleurs. Au plan pédagogique, les commissions au sein du Ministère de l'Education Nationale visent à réintroduire l'aéronautique dans l'éducation nationale avec les

sciences, les techniques et la pratique qui s'y rattachent,progressent d'une manière satisfaisante, les premières mesures seront certainement prises pour la rentrée prochaine.

Je n'ai pu citer toutes les disciplines, mais en cette période de crise toutes ont renoué avec la croissance, toutes ont bénéficié du progrès de techniques qui seraient certainement restées sans effet sans une formation adéquate, sans l'effort des animateurs et des dirigeants des fédérations et des clubs.

Il est certes important et bénéfique que le matériel français utilisé par nos parachutistes sportifs se situe parmi les meilleurs ; mais ce n'est pas cela qui a fait doubler en deux ans les effectifs de la Fédération Française de Parachutisme.

Les planeurs modernes sont capables de performances inimaginables il y a seulement 10 ans. Cela ne suffit pas à expliquer la croissance du nombre des clubs et des vélivoles au cours des deux dernières années au sein de la Fédération de Vol à Voile.

Que dire du ballon qui, avec si peu de pilotes, reste pour le public le plus large, l'image vivante de l'activité aérienne, tant ses pratiquants, actifs, multiplient à l'envie leur présence toujours remarquée dans les manifestations.

Le vol libre lui, même, encore confidentiel il y a quelques années, connaît aujourd'hui un fort développement et tous reconnaissent en lui le rapport le plus proche de l'homme avec l'oiseau.

J'ai commencé ces propos par des considérations rapides sur des matériels et sur des problèmes techniques, pour mieux souligner que,quel que soit le problème, le matériel, la technique, l'essentiel dans toutes ces activités c'est l'homme.

Oui, la pratique des activités aériennes se développe, mais curieusement en France parmi les 40 000 pilotes d'avions légers on compte 7 % de femmes alors que dans l'histoire de l'aviation elles ont accompli des exploits qui les situent au niveau des meilleurs pilotes masculins. 7 % c'est anormalement insuffisant. Sinon comment expliquer qu'aujourd'hui elles soient plus nombreuses à pratiquer le vol libre et surtout le parachutisme où elles constituent 30 % des pratiquants.

Les sports aériens ont certes renoué avec la croissance, mais on est loin de l'optimum ou de la saturation. Il y a encore beaucoup d'obstacles entre le désir de voler et le passage à l'acte. Il faut certes poursuivre l'effort de démocratisation, mais pour ce qui concerne les jeunes filles et les femmes, il est évident que cela ne saurait suffir. Des habitudes, des mentalités, des préjugés doivent être combattus avec plus de vigueur.

Ainsi que je l'exposais au début de cet article, les grands médias, malgré un effort sensible ne jouent pas encore un rôle suffisant dans la sensibilisation et l'information de l'opinion publique. La place accordée trop exclusivement aux accidents ou aux nuisances ont des conséquences néfastes et génèrent soit l'indifférence, soit des réactions d'intolérance ou de rejet. Il s'agit là d'un lourd handicap que nous voudrions atténuer par cet ouvrage imaginé et conçu pour ceux qui s'interrogent et qui,nous le pensons,y trouveront les réponses qu'ils espèrent.

Nous souhaitons qu'à travers les témoignages, les images et les informations pratiques ils puissent faire les premiers pas vers la voie qui s'ouvrira sur leur rêve profond et leur aventure.



UNION ET AVENIR

par Bernard COLAS
Président de l'UFFAS

Plus d'un million des passionnés des sports de l'air en France ont partagé ou partagent le plus grand volume de jeu du monde plus communément appelé par les « terriens », ciel.

Aujourd'hui plus que jamais les jeunes ont soif d'aventures et de vibrations nouvelles. Il faut pouvoir leur donner les moyens de passer du rêve à la réalité. Dans les années à venir, la société aura besoin de plus en plus de compenser les tracasseries et contraintes professionnelles provoquées par les rythmes de la vie moderne.

L'audience du grand public pour les « choses de l'air » a de tout temps été démontrée. Si au cours de ces dernières années celle-ci a été diluée par le grand nombre d'événements ou compétitions valorisés par les grands médias, actuellement ces mêmes médias dans leurs recherches d'esthétisme et d'images à sensation font à nouveau appel à la troisième dimension.

Les rendez-vous bisannuels du Salon du Bourget prouvent, par la présence de plus de 700 000 personnes, combien est attractive l'aviation auprès du grand public.

Les sept fédérations aéronautiques et sportives regroupées au sein de l'U.F.F.A.S. représentent au travers leurs 100 000 licenciés un fait économique de très grande importance. Pour s'en convaincre, il suffit de regarder de plus près le poids industriel qui en résulte :

F.F. Aérostation : 250 ballons
F.F. Aéro Modélisme : 30 000 maquettes
F.F. Parachutisme : 6 000 parachutes et 75 avions
F.F. Planeurs Ultra Légers Motorisés : 2 000 U.L.M.
F.F. Vol Libre : 4 000 ailes
F.F. Vol à Voile : 1 500 planeurs
F.N. Aéronautique : 2 300 avions.

Quand au poids financier, il représente environ 1 500 millions de nos francs actuels.

Le réveil des industriels français rattachés à l'aviation légère et aux sports de l'air place la France en 1985 aux premiers niveaux du hit parade mondial dans les domaines de la performance et de la qualité, ce qui sans nul doute sera un apport considérable pour les entrées de devises dont l'économie de notre pays a bien besoin.

L'élargissement des fabrications des industriels français permet d'ores et déjà d'abaisser les coûts de pratique et d'équipement.

L'augmentation de l'audience auprès du grand public passera nécessairement par une meilleure présentation des différentes palettes d'accès aux disciplines présentées par chacune des fédérations. Mais cela ne pourra se faire qu'avec une grande complicité des médias « grand public ».

Pour que ces médias « grand public » puissent être intéressés :
il nous faut obligatoirement modifier nos structures en élargissant nos capacités d'accueil école, en plaçant nos centres d'activité en position « d'ouverture » et non plus en « cercles privés » et en utilisant le langage des marchands de loisirs par exemple : semaine forfaitaire incluant nourriture, hébergement et coût de pratique (formule clé en main).

En plus des très belles images offertes par chacune des disciplines des sports aériens, il ne nous faut pas négliger l'effet inductif de la compétition et pour cela il faut que le « grand public » comprenne l'ensemble des gestes de confrontation. Ceci passera donc par la modification des formes et des cotations des concours en les adaptant aux nouvelles techniques et procédés utilisés par les médias.

Ainsi l'ensemble des fédérations aéronautiques et sportives auront donné naissance à l'UFFAS, dispositif efficace qui permettra de répondre aux exigences des 20 prochaines années et contribuera à donner à la France les moyens de prendre la première place mondiale dans le domaine des sports aériens.



Aérosia 85 Photo Pivot



EDITORIAL

par Jean-Luc PRIGNOL
Rédacteur en chef

Voler, aimer voler, vouloir faire voler, bien faire voler.

C'est à coup sûr l'ambition de ceux qu'habitent la passion de l'air, le goût de l'espace, avec le sens du partage et la pratique des responsabilités.

Comment réaliser cet objectif ?

D'abord, comme le disait le Sénateur PARMANTIER en 1984 au Rassemblement de Brienne-le-Château, apprendre à très bien piloter pour aimer le faire et avoir envie de pousser plus loin sa formation. Progresser, c'est élargir le champs de ses possibilités et acquérir de nouvelles qualités, forgeant le corps et l'esprit. Enfin en accomplissant l'un des plus nobles devoirs de celui qui sait : transmettre et faire profiter de son savoir.

En toute logique, c'est simple, c'est facile, encore faut-il savoir ce que l'on cherche et trouver la voie à suivre ?

La réponse ne pouvait se trouver que dans la réalisation d'un ouvrage réunissant les informations sur toutes les activités de l'aviation légère et sportive.

De celui qui fait voler des planeurs en papier, à celui qui vient de lire « Les Sports de l'Air », à cet autre qui traverse les mers aux commandes d'un Aérostar, du baladeur en ULM, au « sautant » ivre d'espace ...

Toi qui voles, tu trouveras dans cet annuaire les informations dont tu as besoin dans la pratique régulière de ton activité.

Pour toi qui veut voler ou qui a envie de voler, c'est « le premier pas à faire », c'est la filière que tu suivras pour découvrir les joies de l'air.

Volant, pasionné, amateur, tu peux aussi trouver là, le cheminement d'une de ces nombreuses carrières, militaires, civiles que génèrent l'aéronautique.

Il en est de même pour l'aviation légère et sportive ; comme le met en évidence Bernard COLAS, son importance économique doit permettre l'ouverture de débouchés dans des activités professionnelles variées.

Pour répondre à toutes ces questions, nous avons constitué un dossier présentant pour chaque discipline : ses origines historiques, son organisation, sa philosophie, son identité particulière, ses développements, les matériels et leur évolution, des performances aussi lorsqu'elles permettent de mieux comprendre la progression de la spécialité.

Dans un chapitre « **ça m'intéresse** » nous avons regroupé les informations concernant l'apprentissage, la formation, les écoles, ainsi que la réglementation et les brevets de l'activité.

Nous avons également reporté en fin d'ouvrage, la liste des stages divers proposés dans certaines spécialités.

La synthèse de chaque discipline est proposée à travers des articles d'auteurs décrivant d'une manière vivante, divers aspects caractéristiques de celle-ci : mentalité, technique, dépassement de soi, ou encore le plaisir de construire ou de voler.

Une bibliographie et des renseignements pratiques d'ordre général, complètent l'annuaire. « **Voler aujourd'hui** » que vous garderez à portée de la main deviendra sûrement le compagnon de vie aéronautique.

LE MUSEE DE L'AIR ET DE L'ESPACE

Aimer, c'est connaître ? Il en est ainsi pour l'aviation qui aujourd'hui ne cesse d'accomplir sous nos yeux, le plus beau des rêves de l'homme « voler ».

Comment bien aimer, cette aviation, sinon en l'apprenant : dans ses rêves, ses espoirs, ses réalisations, dans ses prouesses techniques, mais aussi dans les joies de ceux qui participent à l'acte du vol et bien sûr, dans la reconnaissance de l'élan sublime que par ses liens, l'aviation a donné à l'humanité.

C'est le rôle que s'est donné le « Musée de l'Air et de l'Espace », « Le Musée » comme on l'appelle, est le lieu de rassemblement par excellence, où l'on recueille, met en état, préserve, tout ce qui se rapporte à l'aéronautique et présente un intérêt particulier des points de vue : historique, technique, scientifique, éducatif ; mis à la disposition de tous : amateurs, techniciens, historiens, étudiants, chercheurs, pratiquants. C'est aussi un lieu d'échanges, on y trouve ce que l'on cherche, mais aussi on y apporte ce que l'on sait, sans oublier les liens que le Musée a tissé avec les autres Musées aéronautiques dans le monde entier.

Berceau de l'essor de l'aviation ; la France s'est rapidement intéressée à la mise en valeur et la protection des témoignages de cette fantastique histoire. En 1919, les premières collections sont rassemblées à Issy-les-Moulineaux et Meudon, Musées au charme intimiste, où dans un calme feutré, seul le soleil anime de ses rayons les ailes immobiles.

Mais saura-t-on jamais le nombre des vocations et les passions qui y sont nées ? Depuis 1975, le « Musée » s'installe dans les locaux de l'ancien aéroport du Bourget près de Paris. Alors, pour le visiteur, éclate l'importance de la vie de l'aviation, et en quittant les halls les yeux remplis d'histoire, d'images et de rêves, on se prend à regretter



APPRENEZ A PILOTER UN HELICOPTERE HUGHES

500 D et 300 C

ECOLE DE PILOTAGE

Pilote privé : Formation théorique et pratique. Stage homologué
Pilote professionnel : Formation théorique et pratique. Stage homologué
Qualification turbine - Qualification VFR de nuit

Cours sur R.V. ou en stage bloqué Possibilité d'hébergement Hélistation à 65 km de Paris par RN 1 2 instructeurs à temps complet mettent à votre disposition plus de 20 000 heures d'expérience

Documentation détaillée et prix des stages contre deux timbres à 2,10 F
ENTREPRISE BOUTHIAUX
VILLOTRAN - 60390 AUNEUIL - Tél. (4) 484.41.93

encore : l'absence de tel avion, de tel document, ou d'un témoignage qu'on aurait voulu y voir ! Et pourtant, le Musée, lorsqu'il occupera tout l'aérogare en 1987, deviendra l'un des plus importants Musée aéronautiques du monde.

documents peuvent être photocopiés sur place.

Tous ces documents patiemment accumulés proviennent de sources variées, de dons d'organismes ou d'amateurs, ou encore de collections privées. La bibliothèque du Musée

le Minitre de la Défense l'a fait responsable d'une armada (!) de 140 appareils, de 35 satellites et objets spaciaux et d'une entreprise en pleine expansion, que son prédécesseur a hissé au premier rang.

Sa mission : tout d'abord prendre



Aujourd'hui, dans une présentation moderne, dans des décors colorés, lumineux, six halls d'exposition peuvent être visités ! Chacun se propose de raconter au visiteur une période de l'histoire aéronautique et spatiale :

- le Hall A est consacré à la période 1919-1939
- le Hall B présente les avions de la seconde guerre mondiale
- les Halls C et D présentent le renouveau de l'industrie aéronautique française à partir de 1945
- le Hall E, c'est l'aviation légère et sportive
- le Hall F est consacré à l'Espace en Europe.

Tandis qu'à l'extérieur devant les halls sont présentés une trentaine d'appareils dont Concorde et la maquette grandeur nature de la fusée Ariane, le Musée de l'Aïr possède aussi un centre de documentation, une photothèque très riche ainsi qu'une bibliothèque aéronautique qui se trouve dans un bâtiment près de l'aérogare, elle est ouverte au public le vendredi, mais on peut y venir sur rendez-vous pour calmement y travailler à une thèse, à une documentation. On peut y trouver plus de 30 000 titres d'ouvrages, y consulter plus de 100 revues courantes et quelques 1 500 titres de périodiques, ainsi qu'une photothèque très riche en plaques originales, les

de l'Air, est votre bibliothèque et si vous avez besoin d'elle, elle aussi a besoin de vous, elle attends vos dons ; à noter plus particulièrement des besoins dans les activités aéronautiques récentes comme l'ULM ou le vol libre.

Le Musée de l'Air possède aussi quelques avions restaurés et maintenus en état de vol : un Morane AI, un Curtiss Junior 1931, un Dewoitiné 520...

Par ailleurs, tous les deux ans, une journée « Fête de l'Air » est organisée au Bourget qui permet de présenter ces avions au public, en vol. Le Musée organise également de nombreuses expositions au Bourget et en province.

De l'Antoinette à Concorde et Ariane, la première phase du développement réalisée au Musée de l'Air porte l'empreinte d'un grand homme, franc, au regard clair d'aviateur, le Général Lissarague, mais que reste-t-il encore à faire ?

Cette question, je l'ai posée à celui qui depuis Février 85 vient de prendre en charge le Musée « ce gros porteur » de l'histoire aéronautique : Alain Brossier. Pour ce colonel de 51 ans, pilote aux 4 500 heures de vol, son arrivée au Musée de l'Air et de l'Espace n'est que la nouvelle phase d'une vie d'action, d'une signature

en mains cet outil merveilleux et complexe et l'amener au terme de son installation qui en 1987 verra l'accomplissement au Musée de l'histoire aéronautique, avec l'arrivée des appareils antérieurs à 1918 et l'ouverture du Hall des moteurs, avec plus de 500 modèles. Entre temps, auront été aménagées les salles consacrées aux équipements, à la cartographie aérienne, ainsi que la création d'une galerie d'art, et l'aménagement du département audiovisuel.

Mais Alain Brossier, le pilote, gardera pour « l'objet volant identifié », les yeux de Chimène, en enrichissant la section volante de divers appareils prestigieux comme le « Santos-Dumont 14 bis » et aussi une « Demoiselle ».

La vie du Musée de l'Air si elle ne court pas à Mach 2 ou plus, comme un symbole de son dynamisme, aujourd'hui elle rattrape l'histoire avec les thèmes de l'Espace ou le temps se compte « en années lumières ».

Dans le cadre du Musée de l'Air AAMA dont le siège est au Musée même, ses membres bénévoles, soutiennent le Musée dans son action à tous les stades, et se font les ardents propagandistes de ses réalisations.

L'AAMA participe également à toutes les manifestations ou prend part le Musée et par la diffusion de la revue « Pégase » assure, outre une propagande active, un lien avec tous ceux qui adhèrent au développement du Musée de l'Air.
- Oui le Musée de l'Air est bien l'histoire vivante de l'épopée aéronautique et vous aimerez, comme moi, y venir souvent.

J.L. P.



Ouvert du mardi au dimanche de 10 h à 17 h.
Prix d'entrée : 10 F, Tél. 838.91.11.
Accès : Autoroute du Nord, direction Roissy
- par la Porte de la Chapelle : 10 minutes.
- Autobus 350 de la Gare de l'Est, Gare du Nord ou Porte de la Chapelle.
- Autobus 152 de la Porte de la Villette, arrêt Musée de l'Air.

JLP.

ÇA M'INTERESSE

Associations représentées à la : Fédération Française des Ailes Anciennes,
4, rue Brière de Boismot
94160 Saint-Mandé. Tél : 328.31.05

Ailes Anciennes : Paris-St-Mandé-M. Daniel.
Tél. 328.31.05

Ailes Anciennes : La Baule-Escoublac-M. Delaunay.
Tél. (40) 23.00.76

Ailes Anciennes : Toulouse-M. Bruna Rosso.
Tél. (61) 21.70.01

Ailes Anciennes : Dijon-Longvic-M. Minard.
Tél. (80) 56.62.80

Ailes Anciennes : St-Die-M. Kramer.
Tél. (29) 56.12.84

Ailes Anciennes: Alsace-M. Steff à Paris.
Tél. 675.17.88

Ailes Anciennes : Armorique-M. Guillermain.
Tél. à Paris 760.53.44

Ailes Anciennes : Beaune-M. Crospal.
Tél. (80) 22.06.80

Ailes Anciennes : Anjou-M. Ravel à St-Lamber la Poterie-Angers.

D'autres associations s'occupent également de la conservation du patrimoine aéronautique :
Aérorétro St-Rambert d'Albon, l'Amicale ; Eric Nessler La Chauvière (Blois) ; l'Amicale ; J.B. Salis La Ferté-Alais, les Casques de Cuir Lorient, les Cages à Poules Bordeaux, l'A.V. d'Alençon, les Mécaniciens Pilotes d'Aéronefs Anciens d'Etampes, l'Escadrille du Souvenir à Etampes, l'Aéroclub Bertin Chavenay, Dédale St-Girons, les Aéroplanes Nantes, les Ailes de France Lille, et le RSA 40, rue Sauffroy 75017 Paris. Tél. 228.25.54.



LA CONSTRUCTION AMATEUR DANS LE TEMPS

DE LA COLLE ET DES CLOUS

Les débuts de l'aviation d'amateur se confondent avec ceux de l'aviation elle-même puisque tous les pionniers concevaient et construisaient leurs appareils, mais elle s'est surtout développée depuis 1934, en France tout d'abord, avant de gagner ensuite l'Angleterre, les Etats-Unis, le Canada, la Suisse puis bien d'autres pays.

A l'heure actuelle on peut estimer le parc mondial d'avions d'amateur à 9 000 exemplaires, la France en compte 700 en service (11 % du total des avions civils) et plus de 1 000 en construction.



Une liaison, fort à propos. ►

J'y va-t-y ? en Visa Pou. ▼



L'aviation d'amateur a été largement à l'origine du renouveau de l'aviation légère en France grâce aux Jodel, Emeraude, Fournier, etc, dont les prototypes réalisés par des amateurs ont connu un succès industriel considérable.

Devant ce développement une réglementation simplifiée, particulière à cette activité s'imposait, elle fut promulguée en 1938. Ce fut le C.N.R.A. qui, moyennant quelques formalités très simples, assurait légalement la libre circulation de l'appareil en France.

Cette réglementation, modifiée plusieurs fois au cours des années pour l'adapter aux conditions de chaque époque, a donné le texte actuel datant de 1962, à la rédaction duquel le RSA a largement participé, et dont les grandes lignes sont indiquées ci-après.

JLP.

LE LABEL C.N.R.A.

Toute machine volante devant porter une ou plusieurs personnes doit obligatoirement être titulaire d'un Certificat de Navigabilité délivré par l'Etat.
Dans le cas des appareils de construction amateur il s'appelle : Certificat de Navigabilité Restreint pour Aéronefs (C.N.R.A.).



DOMAINE D'APPLICATION

Le CNRA ne peut s'appliquer aux aéronefs construits en vue d'un but lucratif (vente, location, travail aérien).
Il permet la construction :
- d'avions monoplaces dont le moteur ne dépasse pas une cylindrée de 3,5 litres, soit en pratique 105 ch maximum (une dérogation récente porte cette limite à 160 ch), ou une poussée de 150 DaN pour des réacteurs.
- d'avions bi ou triplaces dont le moteur ne dépasse pas une cylindrée de 7 litres, soit pratiquement 250 ch maximum, ou une poussée de 320 kg pour des réacteurs.
- de planeurs monoplaces dont l'allongement ne doit pas dépasser 15, sauf dérogation spéciale.
- d'aéronefs spéciaux ou anciens dont la définition ne peut plus être connue. Chaque cas sera apprécié par les Services Officiels.

PROCEDURE

DEMANDE DE CNRA : Le postulant remplit un dossier descriptif simple de l'appareil : dimensions, poids, puissance, etc. sur un imprimé fourni par l'Administration.

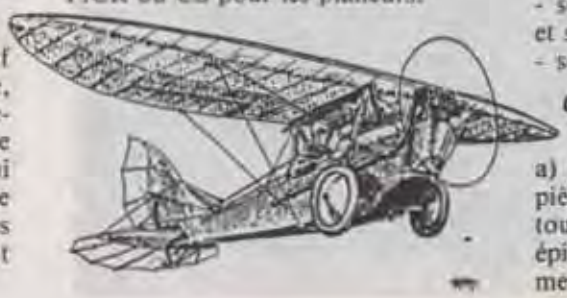
VISITE TECHNIQUE : L'aéronef complètement monté, non entoilé, ou revêtement métallique partiellement posé, subit une visite technique par un expert du Bureau Véritas qui vérifie si la construction est faite "selon les règles de l'Art" et si les équipements indispensables sont posés.

AUTORISATION DE VOLS D'ESSAIS : Si la visite technique est satisfaisante le constructeur reçoit l'autorisation de faire ses vols d'essais, puis après mise au point, les épreuves C.N.R.A. sans s'éloigner de plus de 20 km de l'aérodrome de base.

EPREUVES C.N.R.A. : Il s'agit essentiellement de 15 heures de vol et cinquante atterrissages pour les avions et 5 heures de vol et vingt atterrissages pour les planeurs.
Si les épreuves se sont déroulées d'une manière satisfaisante le C.N.R.A. est délivré.

RENOUVELLEMENT DU C.N.R.A. : Le C.N.R.A. doit être périodiquement renouvelé avant une durée de deux ans ou avant 200 heures de vol si elles sont effectuées en moins de deux ans.
Ce renouvellement est accordé après une visite de contrôle d'un expert du Bureau Véritas.

IMMATRICULATION : Les appareils d'amateurs sont reconnaissables en France à leur immatriculation qui commence par :
F.P. pour les avions,
F.CR ou CS pour les planeurs.



ÇA M'INTERESSE

QUEL GENRE D'APPAREIL PEUT-ON CONSTRUIRE ?

En France on peut en pratique faire voler tout type d'avion d'amateur d'une puissance jusqu'à 250 ch et emportant au maximum trois personnes.
Les planeurs de construction amateur ne peuvent être que monoplaces et leur voilure ne doit pas dépasser 15 d'allongement, au-dessus, le constructeur doit fournir un dossier de calcul de l'aile.
Les autogires, hélicoptères et appareils spéciaux sont considérés comme machines expérimentales en essai et ne peuvent s'éloigner de plus de 20 km de leur base.

COMMENT EST FAIT UN AVION D'AMATEUR ?

Il y a peu de différences de technologie entre les avions légers amateurs et industriels.
Les appareils sont construits :
- soit en structure bois entoilée
- soit tout en métal léger
- soit en structure tubulaire entoilée
- soit en matériaux composites, bois et stratifié
- soit entièrement en stratifié.

QUELS MATERIAUX FAUT-IL UTILISER ?

a) Construction bois et toile : les pièces composant les structures sont toujours en bois résineux : spruce, épicéa, sapin, assemblés exclusivement par collage.

© Annuaire 85 Pilote Privé



Les contreplaqués minces d'okoumé ou de bouleau sont utilisés pour les coffrages.
L'entoilage se fait soit en tissu naturel : lin ou coton, ou synthétique : dacron, ceconite. Ces tissus sont enduits de vernis cellulosiques ou synthétiques afin de les tendre et de les protéger.
b) Construction métallique : on utilise des profilés et des tôles d'alliage léger : Duralumin, Duralinox assemblés par rivetage à l'aide de rivets classiques ou de rivets aveugles genre "Pop" posés à la pince.
c) Construction tubulaire entoilée : les fuselages et les empennages sont parfois construits en tubes d'acier soudés au chalumeau oxy-acétylénique. On emploie généralement des tubes en acier au chrome-molybdène de faible épaisseur.
Construction composite : cette technique, de création récente, emploie une structure résistante en bois ou métal, revêtue de blocs de mousse de plastique rigide poncés au profil à réaliser, le tout étant enrobé de tissu de verre enduit de résine.
Construction en stratifié : analogue à la méthode précédente elle ne fait appel qu'aux matériaux plastiques : mousse, tissu de verre, résine pour toute la réalisation, structure comprise.

COMBIEN COUTE LA CONSTRUCTION ?

Les prix de revient sont très variables selon les modèles, les sources d'approvisionnement et les constructeurs, mais on peut estimer le monoplace léger à 10 000 Francs, le biplace de voyage jusqu'à 30 000 Francs.

PEUT-ON OBTENIR UNE SUBVENTION ?

Les constructeurs amateurs peuvent solliciter de l'Etat une prime à la construction, variable selon les cas, après certification de leur appareil. Se renseigner auprès du R.S.A.

A COMBIEN REVIENT L'UTILISATION D'UN AVION ?

Sans faire entrer en ligne de compte l'amortissement de l'appareil, les charges fixes annuelles sont environ, pour un biplace de 100 ch par exemple :
- Assurance ..... 2 000 F
- 1/2 visite Véritas ..... 800 F
- Abri dans un hangar, en moyenne ..... 1 000 F

et la consommation essence et huile 100 F à l'heure à 200 km/h de croisière.
Pour un monoplace de 40 ch cette consommation tombe à 50 F l'heure pour 140 km/h de croisière.

COMBIEN D'HEURES FAUT-IL POUR CONSTRUIRE UN AVION ?

Là encore les temps de construction sont extrêmement variables, mais en moyenne ils sont de l'ordre de 1 000 heures pour les plus simples, jusqu'à 3 000 heures pour les plus importants. Pour les ultra-légers les temps sont naturellement inférieurs.

FAUT-IL ETUDIER SOI-MEME SON APPAREIL ?

NON ! De très nombreuses liasses de plans d'appareils ayant fait leurs preuves ont été sélectionnées par le RSA. Elles offrent toutes garanties et le succès total dans la mesure où ces plans ont été scrupuleusement suivis.
N'improvisez jamais, ou si vous pensez avoir trouvé une modification intéressante, obtenez avant toute chose, l'autorisation du concepteur.
Les modèles retenus par le RSA couvrent toutes les utilisations et tous les types de construction, vous y trouverez, forcément, ce que vous cherchez.
Avant de vous décider vous pourrez en consulter la plupart au Centre de Documentation du RSA, 40 rue Sauffroy, Paris 17e (du lundi au vendredi de 14 heures à 18 heures).

COMBIEN COÛTE UNE LIASSE DE PLANS ?

Selon les modèles les prix varient de 300 F à 1 800 F.
Vous commanderez directement au créateur de l'appareil celle que vous aurez choisie, le RSA vous fournira les adresses.

COMMENT CHOISIR UN APPAREIL ?

Il faut en premier lieu se fixer l'utilisation que l'on entend faire, c'est pourquoi nous avons classé les appareils en plusieurs catégories : Avions de sport, Avions de voyage, Avions de course, Avions de voltige, Antiques, Planeurs, Autogires, Ultra-légers, et choisir ensuite dans chaque catégorie celui qui semble convenir le mieux.

QUELS MOTEURS PEUT-ON UTILISER ?

Le constructeur amateur est libre d'utiliser le moteur de son choix même s'il n'est pas d'origine aéronautique, mais en pratique, jusqu'alors, les seuls à avoir donné de bons résultats sont, pour les puissances jusqu'à 60 cv, le VW et au-dessus les moteurs d'avions : Continental, Lycoming, Franklin, etc., pratiquement toujours achetés d'occasion.
Des moteurs de très faible puissance destinés aux ultra-légers motorisés existent également.

OU PEUT-ON SE PROCURER LES MATERIAUX DE CONSTRUCTION ?

Les bois, contreplaqués, toiles, enduits, peintures, tubes, métaux légers, produits pour stratifié, quincaillerie, accessoires, etc., peuvent être achetés en de nombreux endroits dont la liste peut être fournie par le RSA.
Ne pas oublier non plus les annonces des Cahiers du RSA, essentielles au constructeur, gratuites pour les membres de l'association.

OU PEUT-ON CONSTRUIRE ?

Dans les villes, le lieu de construction pose souvent des problèmes, mais il ne faut pas oublier que de très nombreuses pièces sont de faibles dimensions, seuls les ailes et le fuselage peuvent créer des difficultés.
Le plus souvent les constructeurs amateurs travaillent, à défaut d'atelier, dans leur garage, leur sous-sol, voire leur appartement.

OU PEUT-ON APPRENDRE A PILOTER ?

Pour piloter un appareil d'amateur, comme pour tout autre appareil, il est nécessaire d'avoir obtenu son brevet de pilote privé.
Ce brevet se prépare au sein d'un aéro-club en quarante heures de vol minimum pour les avions et vingt heures pour les planeurs.
Il existe plus de 400 aéro-clubs en France, chaque aérodrome en compte un ou plusieurs.

JLP.

BALADE D'UN JOUR D'ETE

En route vers la mer par Blangy sur Bresles. J'ai mis 3 heures pour venir de Persan. L'observation de mon essence m'autorise encore une petite balade ... Je me dirige donc vers Cayeux, profitant du vent fort, observant les lieux vachables, mais c'est de la falaise tout le long et il vaudrait mieux que je retourne vers l'aérodrome, donc je vire sur la mer et longe cette côte si particulière, avec ses échancrures où se nichent de petites cités coquettes où il doit faire bon vivre ou vacancer. La mer est d'un bleu intense, à peine ourlée, sauf au pied des falaises où les vagues se livrent à leur furia habituelle.

C'est alors la préparation à l'atterrissage. La situation de l'aérodrome est particulière : éperons rocheux côté mer : c'est la falaise, côté sud c'est la ville de Mers-les-Bains avec la vallée de la Bresles; au Nord le plateau se prolonge vers Ault et à l'Est la route descend vers Mers et une colline avec église avant de redescendre sur Gamaches. La piste se trouve donc Nord/Sud avec ce jour là un vent de mer plein travers. L'arrivée d'un petit avion anglais me permet d'observer sa présentation. Je fais le tour complet de la piste sur les zones difficiles. Côté mer exclus puisque sens d'atterro, côté Est présentation et côté Le Tréport, au dessus d'un bois, de la route et des bâtiments, au confluent des remous ça turbule tellement que je n'insiste pas. Il me reste le Nord Est avec un virage en prise de terrain pour utiliser la zone herbeuse près de la biroute avant la piste. Je coupe le moteur pour me poser, c'est très déformé, l'herbe est drue, mais tout va bien. « **Le Tréport me voici** ».

Je repars ... Entre temps, la météo locale s'est modifiée. Un banc de brume s'avance de la mer, mais pas de crainte me dit-on. Et c'est le départ. Décollage de la piste avion. Avec ce vent, quelques mètres et mes 60 kg sont en l'air. Deux passages « *d'au revoir* » aux amis du Tréport et vogue à toute voile vers Persan. Mais à peine dépassé l'aérodrome, je me trouve à moins de 100 mètres au dessus, enveloppé dans une brume venue de la vallée du Tréport. C'est une surprise totale et je dois prendre une décision urgente. Me reposer tout de suite à l'aérodrome, mais celui-ci n'est déjà plus visible. Je réfléchis à toute allure. Descendre le vent arrière le plus vite possible vers la vallée de la Bresles pour éviter la colline avec la chapelle et ses lignes haute tension derrière et me donner le temps de trouver où me poser en direction de Eu, sur cette partie du parcours que je pense avoir bien observée à l'aller. Tout va très vite et heureusement aussi vite qu'à quelques minues de là j'ai retrouvé le soleil que j'aime tant, si chaud aux yeux, au corps et au cœur. Action de grâce, retour au calme et en route vers Montfaucon sous un soleil radieux.

Mais, près Formerie le souvenir de mon premier thermique (avec moteur), en revenant de Montfaucon, il y a plus d'un an et demi, me fait saliver. Le ciel est clair, avec le soleil je n'aurai pas froid en montant. Je fais un test, une spirale à gauche, une spirale à droite. Je suis à 300 mètres, moteur de plus en plus réduit, ça monte régulièrement à 2 m/s. Je prends mes repères au sol et je grimpe. Je mets un certain temps à trouver un bon ralenti moteur, mais mon accélérateur au trapèze me permettra d'être attentif au risque de calage, que je veux absolument éviter. Vers 1 000 mètres, j'ai une plage calme et je m'apprête à reprendre ma ligne de vol au moteur, lorsque je suis véritablement sollicité vers le ciel limpide et brillant avec un vario de 3 m. J'exulte et j'engage une deuxième ascension, mais c'est pas facile, le courant ascendant est irrégulier, perturbé, néanmoins le vent qui me paraît plus fort qu'au dessous de 1 000 mètres, me guide dans la bonne direction de vol et je poursuis (mes regrets pour la délicate vallée du Thérain qui, avec l'altitude, se dissous vite dans ses rives boisées). Mentalement je me fixe le 2 000 mètres avant de reprendre le vol normal. J'ai de la peine à passer ce 2 000, mais j'aimerais bien voir vers 2 200 (mon maxi étant 2 100), mais un peu de flair et un petit coup de moteur et c'est 2 300 qui devient mon nouveau maxi. Je fais une longue descente en ligne droite et j'en profite pour tester plusieurs fois la reprise moteur, tout semble aller bien et c'est tranquillement que j'atteins les 300 m où j'ai la joie de constater que j'ai bien gardé ma route, puisque j'ai dépassé Songeons et que j'aperçois Beauvais. En une demi-heure de montée et de descente j'ai parcouru quelques 25 km. C'est bien joué. Quel beau moment j'ai vécu, avec cette émotion que je retrouve toujours lorsque je "thermique".

Vraiment il y a du plaisir et de la magie dans l'Air.

JEAN-LUC PRIGNOL, le rédacteur en chef de cet ouvrage « voler aujourd'hui » est depuis plus de 35 ans un pratiquant actif des sports aériens, planeur, vol libre, après l'ULM sur flotteurs, le Parapente et son récent saut d'avion en parachute, à 55 ans, il reste convaincu qu'il reste encore d'autres façons de voler à découvrir . De cet article, UlmMag n° 7 - Janv. 84 racontant une journée de balade en ULM pendulaire : 310 km en près de 7 heures de vol, les deux extraits repris ici mettent en évidence des aspects impromptus et émotionnels, caractéristiques du vol en ULM.



LA FEDERATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE :

L'un des buts principaux de la FAI, consiste à développer tous les sports aériens à travers le monde par l'action locale de chacun de ses membres et par le travail de ses commissions spécialisées. C'est en ces termes que dans son rapport à la 77e Conférence générale, monsieur Bertrand Larcher, le directeur général définit la FAI. Dans ce rapport il y exprime aussi le développement de la fédération avec ses buts et ses moyens. Le sport aéronautique tel que nous le concevons comprend aujourd'hui un grand nombre de disciplines dont certaines sont relativement simples et les autres extêmement sophistiquées et coûteuses. Par exemple les sports de la FAI incluent l'aéromodélisme et le Vol Libre d'une part et les missions astronautiques d'autre part. Au surplus : le pilotage d'avions légers, la voltige aérienne, l'aérostation, le vol à voile, le parachutisme et quelques autres.

Ces sports sont pratiqués dans 71 pays des 5 continents dont certains de grandes dimensions comme les Etats-Unis, l'Union Soviétique et la Chine et d'autres de proportions plus modestes comme le Liechtenstein et le Zimbabwe.

En quoi consistent les activités engagées dans le cadre de la FAI ?

— en premier lieu la formation et l'entraînement des pilotes ainsi que les officiels spécialisés comme par exemple les juges internationaux ;

— en second lieu l'organisation de manifestations sportives dans le domaine aéronautique et notamment les compétitions internationales ;

— en troisième lieu les tentatives de records aériens et en particulier l'établissement des records du monde de la FAI.

Dans les secteurs U.L.M., les ailes delta et dans une certaine mesure aussi pour les ballons à air chaud, le parachutisme et l'aéromodélisme, les progrès techniques dans les connaissances des pilotes et le type d'équipement utilisé se développent parfois avec une rapidité surprenante. Cela résulte pour une large part de la dissémination des informations susceptibles d'aider au perfectionnement des aéronefs, qui est rendue possible par les contacts entre pilotes de différentes nationalités, réalisables à leur tour grâce à l'existence même de la FAI.

Ainsi pour la première fois il y aura en 1985 un Championnat du Monde de Voltige Aérienne en planeurs qui se déroulera en Autriche. Egalement pour la première fois sera organisé un Championnat du Monde d'U.L.M. qui doit avoir lieu en France en 1985. Dans le domaine du Vol à Voile, les deux prochains Championnats du Monde auront lieu à Rieti, Italie, en 1985 et à Benalla, Australie, en 1987.

Le 5e Championnat du Monde de Vol Libre (ailes delta) aura lieu l'année prochaine dans le village de Kössen en Autriche qui est devenu en quelque sorte la métropole mondiale du vol libre. Pour la première fois quatre différents sites de décollage seront utilisés.

Cette même année, un Championnat du Monde de Vol de Précision aura lieu à Kissimee en Floride (Etats-Unis) et le Championnat du Monde de Parachutisme en Travail Relatif aura lieu en Yougoslavie à Opatija Rijeka. Le 7e Championnat du Monde de Ballons à air chaud sera organisé à Battle Creek par les Etats-Unis. Il est également vraisemblable qu'un Championnat du Monde d'Hélicoptères aura lieu cette même année en Europe de l'Ouest. Enfin, toujours en 1985, des Championnats du Monde d'Aéromodélisme sont prévus en Australie, au Canada, aux Pays-Bas, en Roumanie et en Yougoslavie.

NOUVELLES PERFORMANCES

Au cours de l'année 1984 un certain nombre de records du monde ont fait l'objet de performances nouvelles qu'il convient de citer :

PARACHUTISME

La plus grande formation de relatif en voile contact a été réalisée en Australie le 31 mars 1984 : à savoir un groupe de 21 personnes en formation maintenue comme prévu par le Code sportif pendant une période de 20 secondes.

AEROSTATION

Il existe dans la réglementation FAI 4 différentes sous-classes de ballons libres à savoir : ballons à gaz, montgolfières, ballons mixtes et ballons pressurisés. Dans le cas de cette dernière sous-classe et pour la première fois des records ont été établis avec une altitude de 1 890 m, une distance de 36,2 km et une durée de 7 heures 49 minutes. Titulaire du record : Roger Barker, ressortissant américain.

Dans le domaine des ballons à air chaud, un nouveau record d'altitude a été établi par Jozef Starkbaum (Autriche) à bord d'un appareil de la classe AX-7 d'un volume de 2 200 m³. L'altitude atteinte a été de 12 375 mètres le 19 juin 1984. M. Starkbaum détient actuellement deux records d'altitude en ballon dans les catégories AX-7 et AX-8. C'est également dans une montgolfière qu'un nouveau record de durée

a été établi dans six sous-classes : AX-10 à AX-15 par Michel Arnould et Hélène Dorigny (France) les 6 et 7 juillet 1984 : 40 heures 12 minutes.

VOL A VOILE

Les performances des planeurs à moteur continuent de s'améliorer régulièrement. Le 9 mai 1984 une distance à but fixé de 1 040 km a été réalisée entre Buecking, R.F.A et Bordeaux, France, par M. Walter Binder de la République Fédérale d'Allemagne, battant le précédent record de 532 km.

VITESSE SUR PARCOURS RECONNUS

Un record de ville à ville a été établi par un bi-moteur Boeing 767 ER des Lignes Aériennes Ethiopiennes avec à bord un pilote éthiopien détenant une licence sportive de la FAI. La distance parcourue de 11 576 km correspond à un vol non-stop entre Washington D.C et Addis-Abeba en juin dernier. Conformément aux réglementations du Code Sportif et étant donné que l'Ethiopie n'est pas encore Membre de la FAI, cette performance a été enregistrée dans la liste des records au nom du pilote sans indication de nationalité. En France, Patrick Fourticq a battu un record de vitesse de New York à Paris sur un monomoteur Piper Malibu de moins de 1 000 kg, le 19 février 1984, avec une vitesse moyenne de 415,5 km/h.

TOUR DU MONDE

A bord d'un Gulfstream III, Mme Brooke Knapp (Etats-Unis) a réussi un record autour du monde en février 1984 de Washington D.C à Washington D.C avec arrêts à Moscou, Novosibirsk, Pékin, Tokyo, Honolulu et Los Angeles à une vitesse moyenne de 825 km/h en battant à la fois le record dans la classe générale C-1 et dans la sous-classe C-1-k. Ce vol correspondant par ailleurs à 41 records du monde de vitesse de ville en ville.

U.L.M

Dans la classe R un record pour la plus grande distance a été établi par Peter Davies (Grande-Bretagne) en avril 1984 avec une performance de 547 km qu'on peut comparer avec les anciens records de la classe C-1-a/o (maintenant supprimée) à savoir 101 km en 1982 et 299 km en 1983. Toutefois ce record a été ensuite battu le 7 juillet 1984 par Jean-Pierre Mathias (France) sur un U.L.M pendulaire qui a pu réaliser une distance de 695 km de Meaux à Biarritz.

VEHICULES AEROSPATIAUX

Pour la première fois une altitude dépassant 500 km a été atteinte par la Navette américaine STS 41-C avec comme Commandant de Bord Robert Crippen, en avril 1984. Le record d'altitude absolue d'un véhicule aérospatial s'est trouvé ainsi battu. Dans ce même domaine on peut signaler qu'il est prévu d'introduire un nouveau type de record pour distance en vol libre dans l'espace extra atmosphérique d'un astronaute s'éloignant du véhicule aérospatial et se déplaçant à l'aide d'un système de propulsion autonome.

RECORDS D'ALTITUDE EN AVION

Dans le groupe III, turbo-réacteurs, et la sous-classe C-1-j, appareils d'un poids de 20 000 à 25 000 kg, un record de temps de montée à 6 000 m a été établi le 9 décembre 1983 par Marina Popovich de l'Union Soviétique à bord d'un Antonov 72 en 4 minutes 53 secondes.
Etant donné que depuis le 1er janvier 1983 il n'existe plus de catégorie féminine dans la classe C, cette performance appartient à la catégorie générale. 15 autres records du monde pour temps de montée ou altitude ont été également réalisés en novembre et décembre 1983 par Mme Marina Popovich sur le même type d'avion en tant que pilote ou copilote : temps de montée à diverses altitudes, altitude et altitude avec charge.

AEROMODELISME

Vol Circulaire Commandé. Dans la sous-classe F-2-a (modèles à piston d'une capacité de moins 1 cm³) un nouveau record de vitesse a été établi par un aéromodéliste de la République Populaire de Chine, M. Zhao Jihe, au mois d'août 1984. La vitesse atteinte de 251,6 km/h se compare aux précédents records également chinois de 200 km/h en 1982 et 223 km/h en 1983.

VOL MUSCULAIRE

Pour la première fois un record du monde de vitesse a été établi dans la classe I au mois d'août 1984 par un pilote de la République Fédérale d'Allemagne, Hoger Rochelt, sur une aviette. Vitesse atteinte : 35,74 km/h sur un parcours triangulaire de 1 500 m, conformément aux réglements du Code Sportif tels qu'ils ont été approuvés par la Conférence Générale l'année passée. A noter que l'appareil utilisé "Musculair I" n'utilisait pas d'énergie emmagasinée.
Alors que des progrès constants peuvent être constatés dans les domaines traditionnels de la FAI telles que l'aviation générale, l'aéromodélisme, l'aérostation, le parachutisme et le vol à voile, où de nombreuses manifestations sportives internationales autres que les Championnats du Monde et Continentaux ont lieu, de nouveaux types d'activités aéronautiques sont apparus au cours des dernières années et la FAI a immédiatement réagi en vue de créer les mécanismes susceptibles d'aider au contrôle de ces nouvelles activités. Des insignes de compétence ont été introduits pour les différents niveaux de capacité des pilotes de vol libre et de l'U.L.M. Par ailleurs des règles ont été appliquées et mises à jour au fur et à mesure pour le vol musculaire.
De nouveaux types de performances par des astronautes dans l'espace extra atmosphérique ont été analysés et définis de manière à permettre de mesurer les records correspondants. Des méthodes améliorées de jugement et d'évaluation des figures de voltiges aérienne font l'objet d'une étude active. De nouveaux types de distinctions sont introduits en vue de récompenser les travaux réalisés dans le domaine des aéronefs de construction amateur, à la fois pour les appareils anciens restaurés ou reconstruits et pour les appareils nouveaux modernes comportant des innovations intéressantes. □

