

L'Aviation privée a eu son âge héroïque...

L'Aviation Populaire a le sien !

Leur essor commun provoquera la prospérité d'une industrie encore latente et l'adoption d'un mode de transport supérieur. De cela, nous sommes convaincus.

Avant la nationalisation de l'industrie aéronautique, une spécialisation s'était créée parmi les aviateurs. L'avion d'école, d'entraînement, de tourisme, se distingue nettement des productions nécessitées pour l'armement ou le transport.

Le tonnage, la puissance des avions militaires ou de ligne, s'accroissent sans cesse. Le poids et la cylindrée des avions que nous conviendrons d'appeler « de sport », décroissent au fur et à mesure que se multiplie leur diffusion, et cela pour des raisons évidentes d'économie, d'utilisation.

D'où une scission de plus en plus nette entre les techniques propres aux deux catégories d'appareils, scission qu'il est d'autant plus intéressant d'accuser par quelques exemples, qu'elle est relativement récente.

Caractéristiques comparées des moteurs :

	Aviation légère	Aviation lourde
Nombre de cyl.	4 à 6	9 à 18
Cylindrée ...	2 à 6 litres	20 à 40 litres
Puissance ...	40 à 150 CV	500 à 1.000 CV
Poids	50 à 150 kg	350 à 500 kg

Caractéristiques comparées des :

	Avions légers	Avions lourds
Poids total	300 à 1.200 kg	3.000 à 10.000 kg
P/S (charge au m ²)	30 à 70 kg	80 à 120 kg
V/S (puiss. au m ²)	3 à 12 kg	16 à 20 kg

L'avion lourd confié à des mains expertes et entraînées établit sa supériorité par le niveau de ses performances; l'avion léger doit être le plus facile à piloter et le plus sûr entre des mains novices, et c'est bien ce qui rend la conception de l'avion léger si attachante, puisqu'elle pose en soi des nécessités complexes comme :

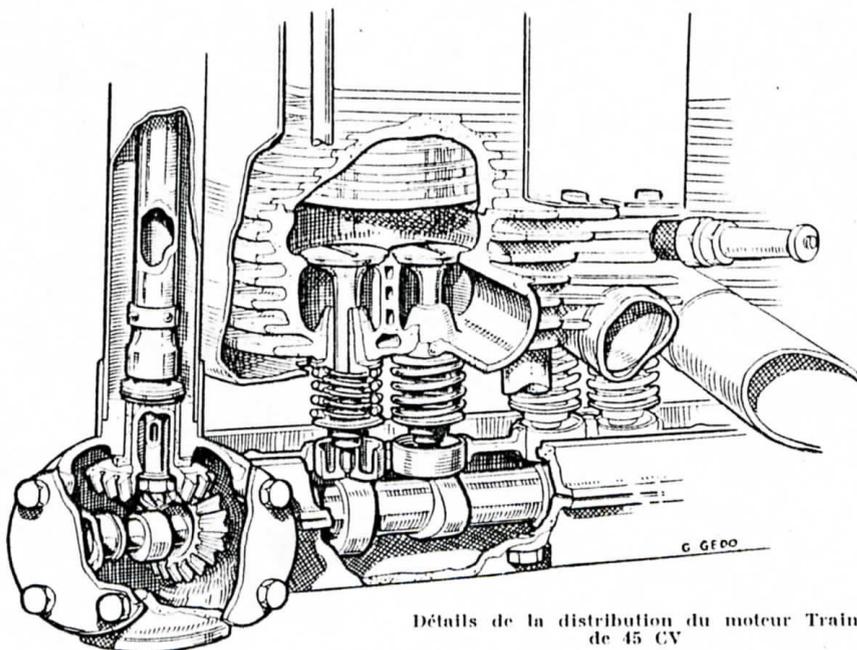
L'atterrissage court et à faible vitesse.
Le franchissement aisé d'obstacles au départ.

Le contrôle en perte de vitesse.

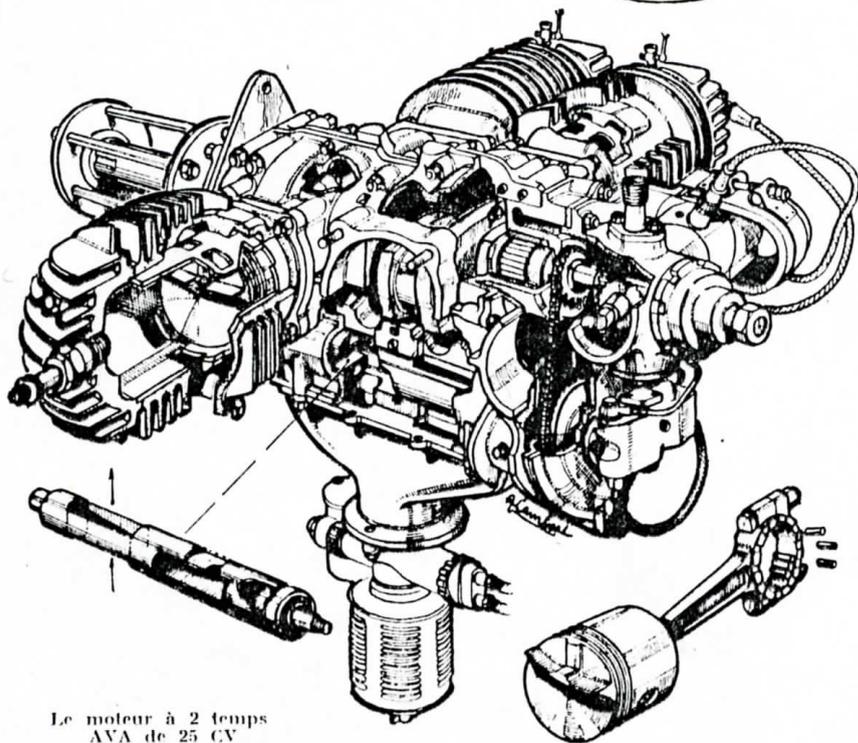
créant des primes à l'achat, en subventionnant les groupes d'usagers. Des résultats appréciables avaient été obtenus au prix de sacrifices budgétaires assez restreints.

Pendant, si ce système présentait certains avantages, il n'était pas sans inconvénients ; il favorisait en effet dans son ensemble une classe de gens aisés, au détriment de la collectivité.

Bien entendu, certains clubs qui se trouvaient, avant la lettre, dans la note de l'Aviation Populaire, s'efforcèrent de développer,



Détails de la distribution du moteur Train de 45 CV



Le moteur à 2 temps AVA de 25 CV

De tels écarts de caractéristiques (qui étaient beaucoup moins nets il y a quelques années) imposent évidemment aux bureaux d'études des solutions bien distinctes, et lorsque des analogies trop marquées subsistent, c'est souvent le résultat de généralisations abusives et néfastes. Même l'étude aérodynamique des cellules doit être conduite suivant chaque type d'utilisation.

Egalement, avant l'apparition de l'aviation populaire, certains constructeurs avaient adopté, en raison du problème commercial de la vente à la clientèle particulière, une organisation tout à fait distincte des rouages habituellement employés par les aviateurs fournissant à l'Etat.

Le Ministère de l'Air avait encouragé les premiers acheteurs d'avions de tourisme en

dans la mesure de leurs moyens, le sport aéronautique, mais ce n'étaient là que des exceptions qui confirmaient la règle.

Avant même son arrivée au Ministère de l'Air, M. Pierre Cot avait lancé dans la Presse la belle idée de l'Aviation Populaire, se faisant l'interprète de propagateurs et de pionniers tels que Bosoutrot, Edouard Serre, Morizel, Géo André, Mars, etc... Une de ses premières réalisations fut donc de mettre au point ce grand projet. Il fit appel, pour la direction de cette œuvre, au Colonel Jeannin, admirable organisateur qui se consacre tout entier à sa tâche, et pour coordonner et contrôler les efforts des clubs, il eut recours à l'as bien connu, Sadi-Lecoq. C'est ainsi, qu'avec leur collaboration, il mit sur pied un programme d'Aviation Populaire.

Malheureusement, la plupart de nos parlementaires ne comprirent pas le grand intérêt de la chose, et ne votèrent qu'un médiocre budget pour cette organisation, qui sera cependant la clé de voûte de notre aviation de demain. Qu'importe, en effet, un matériel de choix pour l'amélioration de nos moyens de transport commerciaux ou pour l'augmentation de notre potentiel aéronautique militaire, si, à la base on ne met pas tout en œuvre pour la formation de nos cadres et pour réaliser la vulgarisation du sport aérien.

Ce manque de crédit n'a pas permis aux réalisateurs d'envisager effectivement encore la question des plus de 21 ans. C'est l'œuvre de demain à laquelle la Fédération Populaire va prendre la plus large part; elle seule étant capable de grouper derrière elle les masses populaires de notre pays qui pèseront de tout leur poids pour l'obtention de crédits plus considérables.

Quoi qu'il en soit et dans l'état actuel des choses, il est permis malgré tout de croire dès maintenant à un grand rayonnement du sport aérien et à une sorte de boom de la construction du matériel léger. Le nombre annuel des brevets de pilote, de navigateur, mécaniciens, radios, etc., les heures de vol