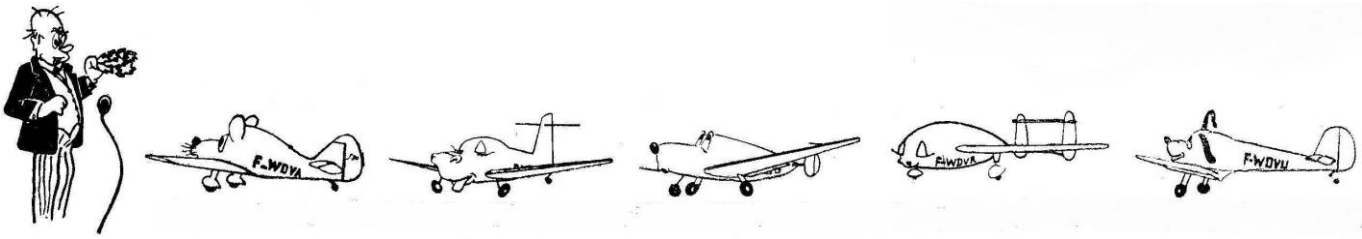
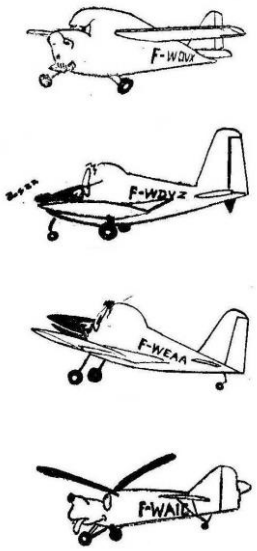


1946-1947 Le concours des « 75 chevaux »



At the end of 1946, french government issued a programme for an economical side by side light plane, expected to be « a french Piper Cub ». Specifications were rather demanding, and a french engine was mandatory. Twenty nine planes were entered, but only nine were actually tested in july 1947.

All the competitors were plagued with engine problems and the SIPA 901, alone to fullfil all spécifications, was an easy winner, but…..

A la fin de 1946, après avoir suscité la construction du Norécrin, performant mais cher, les services officiels se préoccupèrent de fournir aux aéro-clubs un avion-école national plus économique, qui devait être « un Piper Cub français ».

Le cahier des charges était assez complexe, avec des exigences de simplicité, de facilité d'utilisation (conduite intérieure côté à côté) et de sécurité. Pas de performances de vitesse , mais, au décollage, une altitude de 360 m devait être atteinte en 3 mn, qualité essentielle pour un avion de tour de piste. Une autonomie de 500 km était exigée à pleine charge.

. Enfin, trois moteurs français étaient imposés, avec démarreur obligatoire :

Régnier 4 Jo en ligne pesant 100 kg
Mathis G4 flat four 105 kg
Minié « Horus » 4 DC flat four 90 kg en plusieurs versions développées pour ce concours.

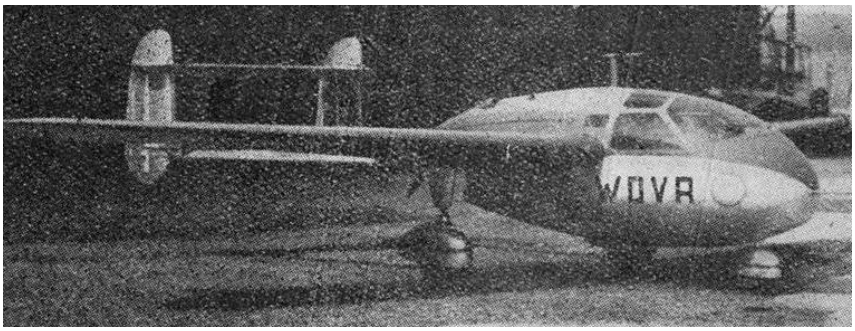
Ces trois moteurs étaient lourds, peu fiables et peu endurants. Presque tous les compétiteurs en souffriront.

Les conditions d'achat étaient fort alléchantes pour les constructeurs. On parlait d'une commande de 200 à l'origine, pouvant être portée à 500.

Les choses furent rondement menées, peut-être un peu trop. En effet, le règlement fut diffusé le 30/12/46, pour une présentation au CEV le 01/07/47. Dix-neuf sociétés déposèrent des dossiers, pour vingt-neuf appareils différents ! Finalement ils ne seront que onze à se retrouver à Brétigny en juillet 47, dont neuf subirent effectivement les épreuves.

Air Sud Ouest 1070 « Griffon »

F-WCDG : construit en bois et toile, mais lourd, il ne put atteindre les 360 m qu'en 4 mn 30 s. A part le manque de puissance, il était considéré comme correct par le CEV, pouvant obtenir son Certificat de Navigabilité (CdN), mais il semble ne pas avoir été poursuivi.



Alliet-Larivierre AL06 « Frégate »

F-WDVR: Dérivé du modèle du Concours du Duralumin de 1938, il possédait de bonnes performances, mais, sans compter des problèmes de refroidissement, il avait des qualités de vol dangereuses et une mauvaise visibilité, paradoxale étant donnée la formule ! Ne pouvant être modifié, il sera abandonné.

>>>>>>>>