

TOUT

MENSUEL

JUIN 1957

100 FR 20 FR BELGES
2 FR SUISSES
CANADA : 35 CENTS

SAVOIR

TOUTE LA VIE DU MONDE PAR LE TEXTE ET PAR L'IMAGE

Stupéfiante révélation sur l'aviation française de demain

CE "TUYAU DE POÊLE" DÉCOLLE A LA VERTICALE

DÉPUTÉ ?... VOUS POUVEZ TOUS
Y ARRIVER (mais dans quel état !)
LES LIMITES DE LA RÉSISTANCE HUMAINE
"MA TANTE" A PRÊTÉ L'AN DERNIER
5 MILLIARDS A 203.000 "FAUCHÉS" !
POUR FAIRE POUSSER LES SALADES
LA SCIENCE FAIT PLUIE ET BEAU TEMPS
OUI, LES BÊTES ONT COMME VOUS
LE SENS DE LA PROPRIÉTÉ
EAU DE VAL DE LOIRE ou DE CHAMPAGNE
PARIS RECHERCHE SES GRANDS CRUS
LE PLUS CÉLÈBRE MATHÉMATICIEN
FRANÇAIS... N'A JAMAIS EXISTÉ !



Coléoptère, a été mise au point par l'ingénieur Zborowski, dont la S. N. E. C. M. A. a acheté les brevets. Le premier vol est prévu pour 1958.

Le *Coléoptère* décollera verticalement comme l'*Atar-Volant*. Puis, arrivé à 200 ou 300 mètres d'altitude, il basculera et, prenant la position horizontale, il évoluera comme n'importe quel autre appareil. Outre les nombreux avantages présentés par l'aile annulaire (faible poids, encombrement réduit, fabrication facile), le *Coléoptère* décollera ou atterrira dans un « mouchoir de poche » comme un hélicoptère.

Cargos sans cheminée, transatlantiques à réaction.

Au cours du XXII^e Salon International de l'Aéronautique du Bourget seront présentés encore deux avions que le public connaît déjà: le *Noratlant 2501* et la *Caravelle*. Pourtant il convient de terminer ce panorama des réalisations françaises par un exposé de ces deux appareils. Ils suscitent partout dans le monde « envie et convoitise », comme l'a déclaré un célèbre constructeur allemand, Ernst Heinkel.

Le *Nord 2051* est un bimoteur de transport. Sa soute est particulièrement spacieuse puisqu'elle peut loger quarante-quatre personnes ou deux jeeps. Sa vitesse de croisière est de 335 kilomètres à l'heure, son plafond 7.500 mètres et son autonomie 1.500 kilomètres. Le *Nord 2051* est le type même de l'appareil solide, maniable et rentable. Les milieux aéronautiques pensent qu'on le construira encore pendant une dizaine d'années. Ils lui prédisent une aussi belle carrière qu'au *D. C. 3*. Actuellement, dix nations, dont la Finlande, le Venezuela, le Brésil, ont entamé des négociations avec la S. N. E. M. C. A. en vue de l'achat d'un important lot de *Noratlant 2051*.

La *Caravelle* a par contre une allure absolument inédite. Elle est le premier avion à réaction de transport français. Grâce à la disposition de ses deux réacteurs placés à l'arrière, l'appareil est particulièrement silencieux. Pesant 40 tonnes, *Caravelle* emporte dans sa carlingue spacieuse de 64 à 80 passagers selon l'aménagement intérieur en classe touriste ou première classe. Sa vitesse de croisière est de 800 kilomètres-heure à 10.000 mètres d'altitude, ce qui lui permet de relier les grandes villes européennes ou africaines en un temps record: Paris-Alger en 2 heures 57 minutes, Paris-Casablanca en 3 heures, Paris-Rome en 2 heures 10 minutes.

Au cours d'un vol spécial Paris-Nice, organisé par Air France, j'ai eu le privilège de monter à bord de *Caravelle* et de connaître ainsi deux ans d'avance (Air France recevra ses premières *Caravelle* fin 1959) les charmes du transport à réaction.

L'aller-retour Paris-Nice a eu lieu dans la journée même. 11 h. 30: décollage. Un

Suite page 30.

PLUS QU'UN SPORT ... UN TRANSPORT !

DES sa création, le ministère de l'Air comprit tout l'intérêt que présentait l'aviation privée pour susciter des vocations et, de ce fait, élargir le choix du recrutement des pilotes destinés à l'aviation militaire et à l'aviation commerciale.

C'est ainsi que furent créées successivement: les primes d'achat, les primes d'entretien, les primes aux brevets de pilote et même les allocations pour amélioration ou création d'aérodromes.

Tous ces avantages furent maintenus et parfois accentués jusqu'en 1939 et, de ce fait, l'aviation privée prit un excellent essor.

Malheureusement, les hostilités stoppèrent ce progrès et l'occupation provoqua la destruction des neuf dixièmes de la flotte d'aviation privée.

Dès la Libération, le Gouvernement intervint pour répartir entre les aéro-clubs des avions provenant soit des surplus, soit de commandes aux sociétés nationalisées, soit de commandes à des constructeurs privés.

Ces avions étaient parfois de qualité très médiocre, mais permirent de reprendre les vols. Jusqu'en 1952, 900 avions furent ainsi distribués.

A partir de cette date, le potentiel commençant à diminuer, il fut étudié un système de primes d'achat qui eut son effet dès le début de 1954. En trois ans, ces primes ont permis l'achat de 268 avions par les aéro-clubs et 157 par les particuliers. Elles provoquèrent une relance de la construction privée et c'est ainsi que, depuis deux ans, quelques types d'avions biplaces sont construits avec bonheur. Une petite industrie est née et commence à se développer.

PARMI LES PLUS RECENTS, voici un bel avion de grand tourisme, le « Siga 1000 Coccinelle »: biplace, moteur de 65 CV, vitesse de 160 km/h., doté d'une autonomie de 4 heures 30 minutes.





AVEC LE BIREACTEUR Morane-Saulnier que voici, nous sommes décidément très loin du monoplace du sportif. Il est entièrement métallique. Son fuselage, en deux morceaux, est assemblé par 6 boulons seulement. Son poids n'atteint pas 2 tonnes et ses turboréacteurs, de 400 kg de poussée chacun, lui permettent une vitesse de 650 km/h. Déjà présenté aux U. S. A., il semble appelé à un bel avenir.

Plus de 2.000 pilotes sont formés chaque année, et le nombre d'heures de vol exécutées augmente à une vitesse accrue. Les très nombreux jeunes gens de moins de vingt et un ans candidats au brevet de pilote peuvent, en passant certains tests et examens, y parvenir presque gratuitement.

Actuellement, les différents aéro-clubs sont propriétaires de 1.265 avions et disposent de 640 avions qui sont encore la propriété de l'Etat, mais qui ne tarderont pas à devenir la leur. Les particuliers utilisent 770 avions.

Cet essor marqué s'est produit surtout depuis deux ans, du fait de la création de la prime d'achat et également de la détaxe de l'essence accordée par les Pouvoirs publics.

Les grandes compétitions organisées ont les meilleures répercussions et suscitent des vocations nombreuses.

Nous citerons, en particulier : le Tour de France aérien, réservé aux jeunes pilotes de moins de vingt et un ans, organisé par la Fédération aéronautique de l'Union Française ; la coupe de la Société Générale de Fonderie ; la Coupe Jean Baty ; la Coupe Claude Perchat ; le Prix Hélène Dutrieu-Mortier (réservé aux pilotes féminins), organisé par l'Aéro-Club de France, grâce aux prix offerts par certains mécènes ; enfin le Grand Prix de France, créé également par l'Aéro-Club de France en 1956, et qui a pour but de primer le meilleur avion existant.

Le moment est venu de songer à une plus grande extension. Quels sont les éléments qui risquent de freiner celle-ci ?

1° Les esprits chagrins, trop nombreux encore, même parmi les dirigeants, qui ne croient pas ou ne veulent pas croire à l'essor certain de l'aviation privée. Certains ne l'ont-ils pas comparée à un sport de luxe comme le yachting ? Il y a de la place pour tous : la preuve en est donnée par les Etats-Unis où des milliers d'avions privés cir-

culent dans tous les cièux, alors que l'aviation commerciale rencontre un succès qui ne se ralentit pas.

2° L'infrastructure : Il existe de nombreux aérodromes en France, et la plupart des villes en sont pourvues. Toutefois, ceux-ci sont souvent trop éloignés et d'accès difficile. L'idée des stations « air-route » doit être poursuivie et menée à bien. Chaque ville et chaque Chambre de Commerce en particulier devraient voir l'intérêt qu'il y a à les organiser.

3° Certains considèrent que les distances ne sont pas suffisantes en France pour que l'Aviation de Tourisme présente de réels avantages. Cette objection tombera en grande partie lorsque les stations air-route seront effectivement mises sur pied.

Enfin, l'Europe de demain, et surtout celle de l'avenir, sera vraiment à l'échelle de l'aviation privée.

En conclusion, nous pensons que la France doit profiter de sa situation privilégiée actuelle pour se placer sur le marché européen de l'aviation privée.

L'industrie aéronautique devrait immédiatement étudier les deux avions qui n'existent encore pratiquement pas :

— l'avion familial, quadriplace sûr, confortable et de prix abordable ;

— l'avion d'affaires européen, petit bimoteur à 4 ou 5 places doté d'un équipement moderne qui lui permette de voyager en toutes circonstances.

C'est par certaines que le marché européen les absorbera.

L'Europe attendue amènera l'expansion de l'aviation privée, mais l'aviation privée contribuera à faire cette Europe.

Général CHASSANDE-PATRON,
Secrétaire Général de
l'Aéro-Club de France.