

VOUS VOULEZ UN AVION A RÉACTION? CONSTRUISEZ-LE VOUS-MÊME

Le long de la piste de l'aéroport de Phoenix (Arizona), on a pu récemment voir filer un avion à réaction avec une peinture turquoise, blanche et noire, d'allure curieusement peu militaire et portant un numéro d'enregistrement civil. Tandis que l'appareil décrivait une gracieuse courbe montant vers le ciel, un homme de quarante-six ans qui surveillait le décollage du pont d'observation de l'aéroport laissa échapper une exclamation de joie et de soulagement.

Pour Robert V. Kamensky, l'homme sur la terrasse d'observation, ce décollage réussi représentait le point culminant de trois ans et demi de travail, de sueur et d'espoir. Et, pour l'aviation civile, il marquait un tournant de l'histoire. Car l'avion qui effectuait son premier vol d'essai était un T-33 que Kamensky avait construit avec des pièces détachées et qu'il avait enregistré comme le premier avion à réaction appartenant en privé à un particulier. (Le T-33 est une version d'entraînement du F-80 Lockheed « Étoile Filante » qui est le « grand-père » des chasseurs à réaction américains.)

C'est en 1954 que Kamensky, un distributeur de pièces détachées d'aviation, eut l'idée de construire un avion à réaction.

« Étant dans les affaires d'aviation, dit-il, je voyage dans tous les États-Unis et je visite les entrepôts de mes collègues. C'est ainsi que j'ai remarqué dans ceux-ci de nombreux lots d'éléments de T-33 et que je me suis rendu compte que je pourrais arriver à assembler un T-33 complet. »

Kamensky commença à rassembler les pièces. Il acheta une aile et un fuselage chez un distributeur de Las Vegas, Nevada. Le cône de pointe lui fut procuré par une maison de reconstruction d'avions de Los Angeles. Quatre ou cinq moteurs furent collectés de façon à sélectionner leurs meilleures pièces pour monter un seul moteur Allison.

Les recherches de Kamensky l'entraînèrent à travers tous les États-Unis, en Alaska, en Europe et en Afrique du Nord. Comme la nouvelle commençait à se répandre, il reçut d'un peu partout des lettres de marchands de pièces détachées lui offrant des morceaux de T-33. « Pour tout dire,



Il a fallu trois ans et demi et 42 millions de francs à Robert Kamensky, de North Hollywood, Californie, pour construire cet appareil à réaction conçu d'après le T-33 américain (T = Trainer, appareil d'entraînement).

les pièces de cet appareil doivent venir de 50 à 70 endroits différents », déclare Kamensky.

Lorsqu'il fut en possession de toutes les pièces, Kamensky les chargea à bord de deux camions et les transporta jusqu'à Phoenix, où se trouvent deux bases de l'Air Force et une base de la Garde Nationale Aérienne. Son raisonnement était qu'il trouverait certainement à Phoenix d'excellents spécialistes. Et il les y trouva.

Il fallut trois ans et demi et 20 000 heures de travail pour construire l'avion à réaction, et l'entreprise coûta en chiffre rond 42 millions de francs à Kamensky (\$ 100,000).

« Alors que nous pensions avoir tout ce qui nous était nécessaire, il nous manquait encore une quarantaine de pièces, dit-il. Nous étions obligés de nous arrêter pendant six mois à la fois parce que nous ne pouvions pas trouver certaines de celles-ci. »

Bien que Kamensky pilote lui-même de petits avions et qu'il possède lui-même un petit C-47 reconstruit, il n'est pas pilote d'avions à réaction. C'est pourquoi il engagea comme pilote d'essai Robert Kanaga, un jeune fermier qui est en même temps pilote d'avions à réaction de la Garde Nationale Américaine. Au matin du premier vol, la nouvelle d'un événement spécial se répandit, et la terrasse d'observation de l'aéroport de Phoenix fut envahie par une véritable foule.

L'avion à réaction de Kamensky décolle sur une courte distance

L'appareil de Kamensky, sur lequel n'ont pas été montés les quelque 900 kg d'équipement militaire que les T-33 de l'Air Force transportaient normalement, décolle sur une lancée de bien moindre longueur. Kanaga lui fit prendre l'air sur 900 m environ. Mais il le maintint presque « collé à la piste » en augmentant sa vitesse afin que celle-ci soit suffisante pour lui permettre de tourner et d'atterrir dans le cas où son moteur aurait

(Suite page 120)

30.000 TECHNICIENS

sont réclamés chaque année par
L'INDUSTRIE FRANÇAISE

A l'âge des satellites artificiels
à la veille des voyages interplanétaires,
à l'ère des grandes réalisations atomiques... le plus
beau des métiers vous attend :

ÉLECTRONICIEN

Sans quitter votre emploi. Quels que soient
votre âge et votre formation.

Préparez avec le maximum
de chances l'une des multiples
carrières offertes par
ces sciences modernes :

**RADAR
TÉLÉVISION
ÉLECTRONIQUE
ÉNERGIE ATOMIQUE**

en suivant nos

**COURS PAR
CORRESPONDANCE**

(avec travaux pratiques
chez soi)

leur efficacité est
garantie par la valeur
de nos cours
sur place.

**COURS DU JOUR
(externat - internat)
COURS DU SOIR**

Demandez le GUIDE DES
CARRIÈRES N°89 MP

**ÉCOLE
CENTRALE DE TSF
ET D'ÉLECTRONIQUE**

12, RUE DE LA LUNE - PARIS 2^e - Tél. : CEN 78-87

Vous voulez un avion à réaction ? Construisez-le vous-même

(Suite de la page 60)

eu des retours de flamme. Kamensky, pensant que quelque chose d'anormal se passait, murmura : « Fais-le grimper ! Fais-le grimper ! » en se couvrant les yeux de ses mains. Lorsqu'il les découvrit, ce fut juste à temps pour voir son avion à réaction « sauter en l'air comme un bouchon remontant du fond de l'eau. »

Kanaga atteignit la vitesse de 935 km/h au cours de ce premier vol.

Kamensky lui-même monta dans le T-33 le jour suivant (son premier vol dans un appareil à réaction) puis, à grand regret, il en annonça la mise en vente. « Je n'ai pas

les moyens de voler avec cet avion », dit-il.

Avant même que l'appareil ait volé, Kamensky avait déjà reçu quelque deux douzaines de demandes d'acheteurs éventuels. Le prix de vente ? Quelque chose dans les environs de 100 millions de francs.

Et, lorsqu'il aura trouvé un acquéreur, quels seront les nouveaux projets de Kamensky ?

Voici ce qu'il répond en souriant : « Construire un autre avion à réaction. »



R. P. E.