

# ANTONOV 22

**L**E mastodonte du Salon — certains diront le clou du Salon — fut nettement l'avion soviétique l'« Antonov 22 ». Ce géant, qui vole depuis le début de l'année, est capable de transporter une charge utile de 80 tonnes, ou 720 personnes.

L'« Antonov 22 » est mû par quatre turbo-réacteurs à double flux de 15 000 kg de poussée, chacun doté de deux hélices quadrupales tournant en sens inverses. Il a effectué

le parcours Moscou-Paris en 5 h 5 minutes.

Il y a deux facteurs, pourtant, qu'il faut inscrire au débit de l'« Antonov 22 ». Il n'est pas encore pressurisé pour les vols d'altitude, et son système d'anti-givrage n'est pas encore au point. Ces deux détails sont de la plus grande importance pour un avion de son envergure et en vue des importantes missions auxquelles il est manifestement destiné. Mais ceux qui ont produit l'avion tel qu'il est, pourront surmonter ces problèmes. T.A.R.

L'« Antonov 22 », géant avion russe, pèse 250 tonnes.  
(A.P. Photo.)



**Commentaires de M. Donald W. Douglas Jr.,  
Président-Directeur Général de la Douglas Aircraft Company.**

**D**ES vols Californie - Paris d'une demi-heure, ne sont pas du tout rêves fantaisistes, et ne relèvent d'aucune bande dessinée. Nous y travaillons aujourd'hui même, et de la façon la plus sérieuse. Ces paroles ont été prononcées le 17 juin 1965 à Paris, devant une assemblée franco-américaine réunie au Cercle Interallié par The American Club of Paris.

Mr. Douglas, qui a produit le fameux avion transatlantique DC-9, les fusées Saturn, ainsi que d'innombrables pièces détachées de satellites, s'est tout d'abord fait l'interprète des Américains en rendant hommage à l'ingéniosité française dans tous les domaines aéronautiques. Il a ensuite mis l'accent sur la longue amitié qui lie les pilotes français et américains, ainsi que les ingénieurs des deux pays.

Cette fertile coopération, avec le concours d'experts de combien d'autres pays, a-t-il dit, a apporté à l'espèce humaine un progrès aéronautique étonnant. Et pourtant, tout ce qui s'est passé jusqu'ici, n'est pour ainsi dire, rien en comparaison de ce que nous réserve l'avenir. Mr. Douglas a ensuite brossé le tableau de la formidable croissance de l'industrie aéronautique :

En 1950, les lignes aériennes mondiales ont transporté 31 millions de passagers.

En 1964, elles en ont transporté 156 millions.

En 1980, elles doivent en transporter près de 500 millions.

Par voie de conséquence, le gouvernement américain — toujours prêt à soutenir son industrie aéronautique — a ordonné la construction d'un avion immense. (Après son discours, Mr. Douglas a précisé qu'il serait encore plus volumineux que l'« Antonov 22 »). Le nouveau géant américain disposerait de 600 places en classe de luxe, ou 1 000 places en classe touriste.

Toutefois, a précisé Mr. Douglas, le gigantesque « mille-places » sera à son tour relégué à l'arrière-plan par des appareils auxquels on travaille en ce moment. « Chez Douglas, mes ingénieurs travaillent déjà depuis quelque temps sur ce que nous appelons le « transport balistique ». Tout comme aujourd'hui nos fusées lancent dans l'espace des capsules habitées, pour les récupérer plus tard dans l'Océan Atlantique ou en Sibérie, nous serons un jour

(Suite page 116)

## Coup d'œil sur l'avenir de l'espace

(Suite de la page 26)

en mesure de lancer d'énormes habitacles en orbite contrôlée, et d'effectuer des parcours « fusées » entre toutes les grandes villes du monde.

### 27.000 kilomètres de l'heure

« Je vois facilement un véhicule spatial quittant Los Angeles, en Californie, et arrivant à Paris une demi-heure après. Donc, des

vitesse voisinant 25-27 000 km/h. Cela, je le répète, n'est pas un rêve fantaisiste et ne relève aucunement des bandes dessinées. C'est du sérieux, et la maison Douglas — comme d'autres grandes entreprises également — se penche sur ce sujet de la façon la plus intense.

En terminant, Mr. Douglas a souligné que l'aviation n'a pas fait que des progrès techniques. Sur le plan humanitaire, a-t-il déclaré, l'aviation a apporté aux nations sous-développées, et leur apporte encore, une aide précieuse. Comparaison : avec 50 millions de nouveaux francs, on peut construire approximativement 150 km de voie ferrée ou 300 km d'auto-routes ou encore acquérir une petite flotte d'avions qui ferait beaucoup plus, du point de vue transport et développement, et sur des étendues infiniment plus vastes, que pourrait le faire le train ou le camion. Je suis fier, at-il dit en terminant, du rôle joué dans la vie moderne par les industries aéronautiques du monde entier. »

A la suite de son discours, les journalistes se sont empressés autour de Mr. Douglas. Répondant à une question au sujet de l'« Antonov 22 », il a dit notamment : « Personnellement, je ne crois pas que ce gros géant, avec des turbo-réacteurs à hélices soit rentable. Comme vous le savez, il faut qu'une opération — du moins dans le monde libre — soit payante. Si un gouvernement quelconque désire construire un engin énorme, dans le but d'impressionner le monde, libre à lui de le faire, en en assumant tous les frais. Mais si ce même gouvernement a envie de vendre un tel appareil aux grandes lignes aériennes, celles-ci voudront l'étudier de près. Et le turbo-réacteur à hélices ne peut pas, à mon avis, devenir une opération payante à côté des réacteurs purs qui vont en s'améliorant sans cesse. »

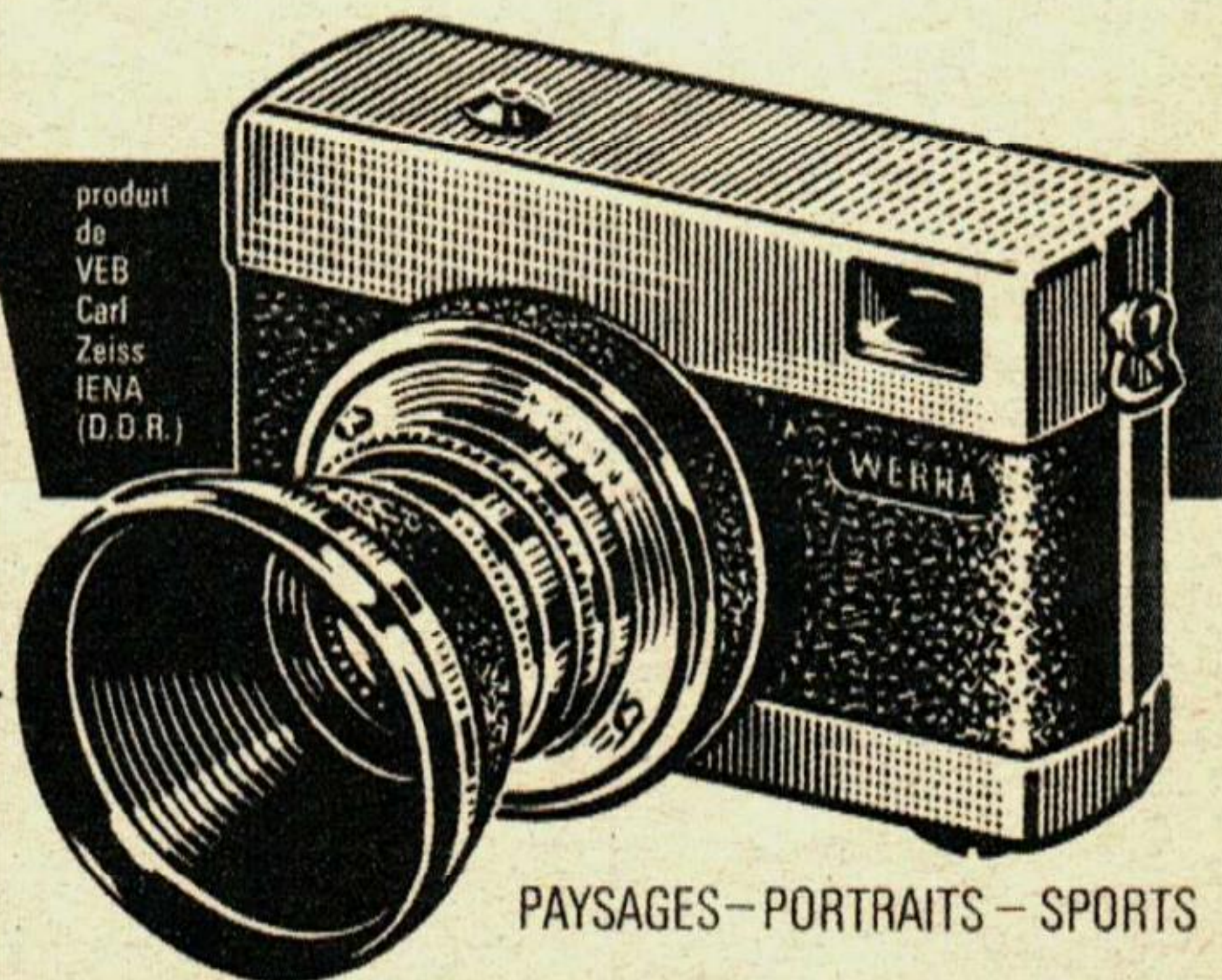
R. T.

*Avec votre*  
**WERRA**

***Vous ferez de très belles  
photos noires ou en couleurs***

- l'objectif Tessar 1: 2,8/50 mm. est extraordinaire
- l'obturateur central (1 sec. au 1/750<sup>ème</sup>) est l'un des plus rapides du monde

produit  
de  
VEB  
Carl  
Zeiss  
JENA  
(D.D.R.)



PAYSAGES — PORTRAITS — SPORTS

Liste des dépositaires et documentation gratuite:

**SCOP**

27, RUE DU FG ST-ANTOINE - PARIS XI<sup>e</sup>