

L'INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE ET SPATIALE AMÉRICAINE

Par Richard Thomas

LE rôle joué dans la défense et dans l'économie des Etats-Unis par la production d'avions et de fusées spatiales a été souligné de façon éclatante par l'extraordinaire salon qui s'est tenu au Bourget du 11 au 20 juin. On y a remarqué l'énorme « C-141 Starlifter », mastodonte Lockheed de plus de 160 tonnes, qui a transporté intégralement l'hôpital militaire qui était exposé à proximité. On y a vu également l'« Hercules HS-130-H », avion de sauvetage qui — en plein vol, à l'aide d'un extraordinaire dispositif pour repêcher un homme — réussit à reprendre celui-ci sans lui faire le moindre mal. Non loin de là se trouvait le « F-4-B », avion de combat McDonnell, qui vole à mach 2,5, et qui a été acheté en quantité par la Royal Air Force britannique. Avion qui fait sensation, mais n'a pu être exposé au Salon, c'est le « YF-12-A », de Lockheed, qui — se-

lon les experts qui l'ont vu à l'œuvre — atteint une vitesse de 4 000 km/h et des altitudes de 33 000 mètres.

Frère aîné de celui-ci, c'est le « TSS » Lockheed qui est en voie de construction, et qui pourra relier Paris à New York en une heure cinquante minutes — juste le temps d'un bon repas servi à 200 passagers. Pour les transports importants, il y a le « C-5-A », qui pèsera 318 tonnes et logera jusqu'à 1 000 soldats avec leur équipement.

Au cours de l'année écoulée, les produits aéronautiques et spatiaux américains ont constitué 60 % des exportations U.S. vers la France. Autrement dit, la France achète 32 milliards d'anciens francs par an aux U.S.A. pour ses besoins aéronautiques. Si les Etats-Unis n'étaient pas là, pourrions-nous compter sur la Russie soviétique et la Chine communiste pour combler cette lacune ?

Avion porte-hôpital « Lockheed C-141 », 160 tonnes. Rayon d'action : 6 500 km.



(Dans un autre numéro, nous parlerons des achats très importants de matériel aéronautique français faits par les U.S.A. - N.D.L.R.)

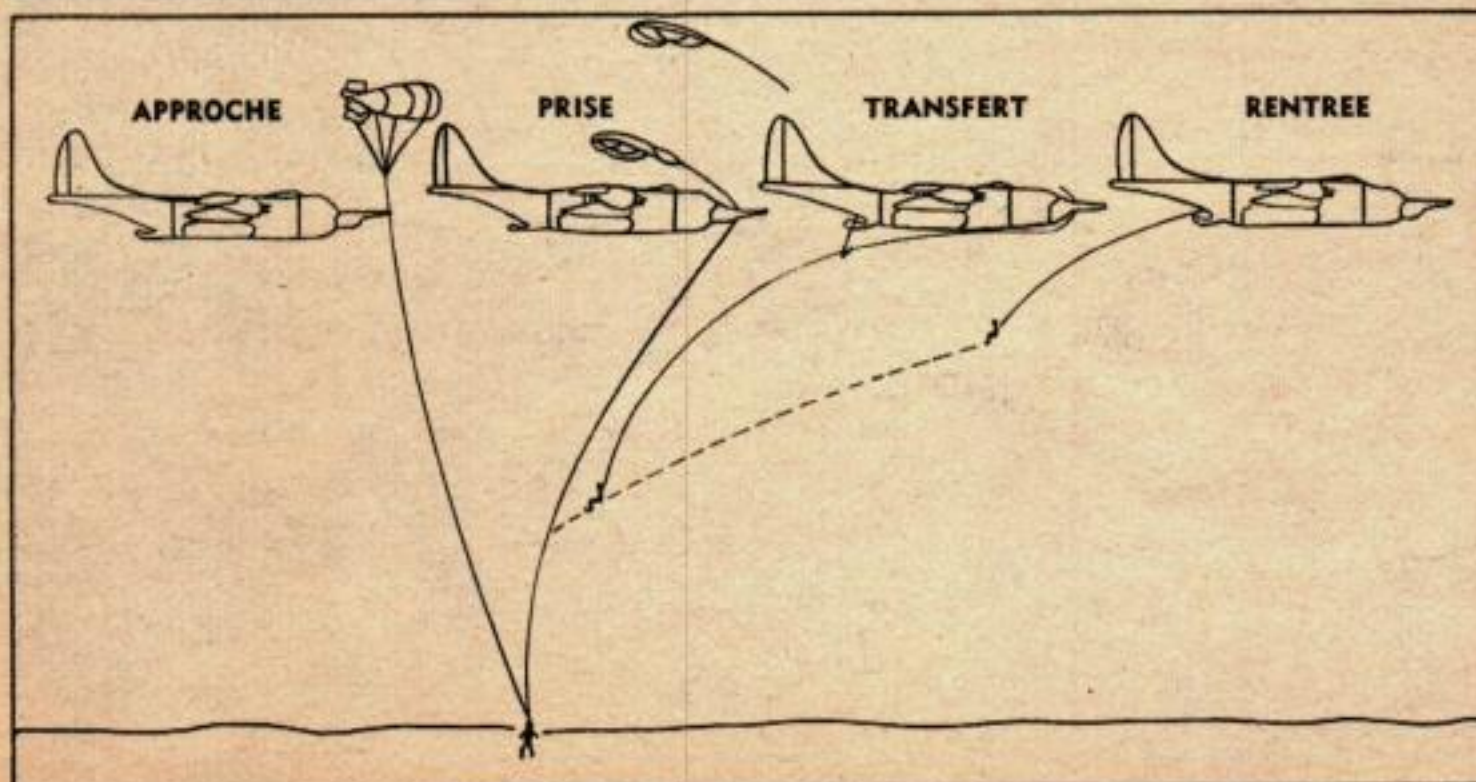
L'industrie aéronautique et spatiale américaine est la première industrie aux Etats-Unis. Elle emploie la main-d'œuvre la plus importante, ses effectifs se chiffrent à plus de 10 millions de personnes, et ses ventes atteignent approximativement 50 000 milliards d'anciens francs (A.F. 50 000 000 000 000) par an.

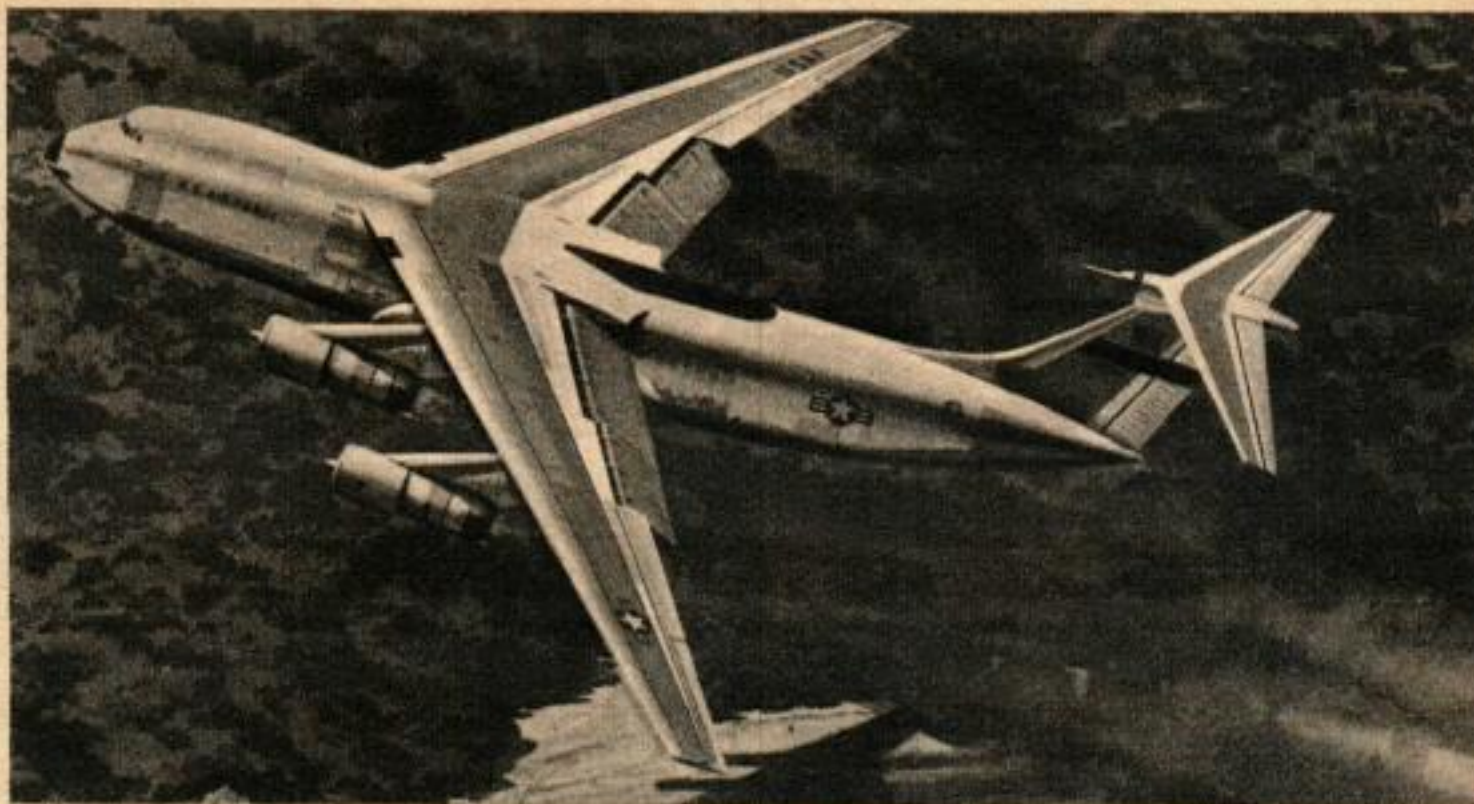
C'est là, notons en passant, une industrie privée, qui agit pour ainsi dire sans restrictions, qui n'est pas accablée outre mesure par d'odéieuses taxes, et qui, par-dessus le marché, reçoit de son gouvernement un appui amical et compréhensif. Cette industrie privée tient tête à elle seule aux industries natio-

nalisées française, britannique, allemande, italienne, soviétique et chinoise — toutes ensemble.

Cette industrie a fourni aux lignes commerciales aéronautiques du monde la plupart de leurs avions long-courriers. Elle a mis sur orbite le satellite « Oiseau matinal », qui nous permet, en France, de syntoniser en direct les programmes de télévision U.S. Elle a envoyé « Mariner » dans les parages de Mars, donné les photographies les plus impressionnantes de la Lune et a permis aux Américains de mettre deux fois plus de satellites sur orbite que les Russes. Cette industrie privée est en ce moment à l'avant-garde de l'époque la plus passionnante que le monde ait connue depuis la conquête de Magellan.

Avion de sauvetage, Hercules HC-130-H.





L'avion de transport : C-5-A, 318 tonnes, 1 000 passagers. En voie de construction pour l'aviation américaine. Comparaison : les plus gros avions transatlantiques, à l'heure actuelle, pèsent dans les 144 tonnes et prennent au maximum 190 passagers. (Ph. Lockheed.)

F-111, L'AVION AMÉRICAIN A USAGES MULTIPLES. On voit ici la version U.S. Navy, dénommée F-111 B. Comme son frère, le F-111 A, il peut modifier ses ailes de façon qu'elles soient perpendiculaires au fuselage ; c'est la position qu'il faut pour les décollages et atterrissages à faible vitesse. Au-delà de la vitesse du son, les ailes se rabattent. Ce qu'il y a de plus étonnant, pourtant, dans les deux F-111, c'est qu'ils sont pour 85 % identiques. 15 % seulement des pièces détachées diffèrent — ce qui peut représenter, à la longue, des économies de plusieurs centaines de millions de dollars. Les deux F-111 passent pour être les seuls avions au monde qui puissent à la fois franchir la barrière sonique à moins de 100 mètres d'altitude et au-delà de celle de 20 000 mètres. (Cliché : General Dynamics.)

