

BOEING T.S.S.

Par T.-A. RICH

EN direct des Etats-Unis, d'ultimes précisions nous parviennent concernant les projets américains de T.S.S.

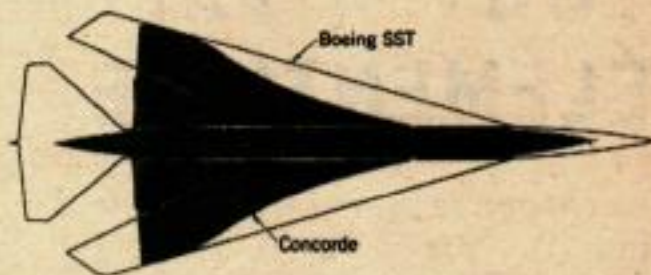
D'abord, il y a la question du choix du constructeur. On sait que le gouvernement de Washington a depuis longtemps l'habitude de partager le gâteau des travaux aéronautiques, entre divers fabricants. Or, dans la lutte pour la construction de l'avion de chasse « F-111 », c'est la General Dynamics qui s'est vu attribuer les contrats devant Boeing. Dans la course au grand avion « C-5 A », c'est Lockheed qui a remporté le prix, toujours devant Boeing. Maintenant, pour le troisième grand concours, les deux adversaires sont Boeing et Lockheed. Il est sous-entendu à Washington que le constructeur de Seattle dans le nord-ouest américain sera désigné comme maître-d'œuvre de la construction du transport supersonique.

Evidemment, il faut s'attendre à tout. Lockheed n'a pas été pour autant éliminé de ce concours. Mais à moins que Boeing ne fasse un pas de clerc — ce qui surprendrait — il y a toutes les chances, que Boeing se voit chargé de construire le premier avion « T.S.S. » américain.

Sur ces entrefaites, les responsables de Boeing font savoir que leurs projets ont récemment pris de l'envergure. Contre une vitesse prévue de mach 2,7, on songe maintenant à mach 3 et même plus. Il y a deux bonnes raisons qui permettent d'entrevoir dès maintenant une vitesse supérieure à mach 3. La première, c'est que le fuselage a déjà été soumis, au banc d'essai, à des expériences qui démontrent que son matériau résiste bien à des vitesses supérieures. Le mach 3 et le mach 3,5 ne posent donc aucun problème, du point de vue de solidité de la coque.

Ensuite, chacun des quatre moteurs qui équiperont les « T.S.S. » Boeing fournit déjà, dans son état actuel, à peu près 22,5 tonnes de poussée ; donc 90 tonnes de poussée totale. Mais, chez General Electric comme chez Pratt et Whitney, les améliorations se poursuivent sans cesse. L'on pense que d'ici trois ans, quand le « T.S.S. » américain prendra l'air, ses réacteurs pourront fournir une poussée totale dépassant 100 tonnes.

C'est d'ailleurs là-dessus que Boeing, comme Lockheed, mise en ce moment. Il est d'ores et déjà acquis que « Concorde », comme le « TU-144 » soviétique, sera « opérationnel » bien avant qu'aucun « T.S.S. » américain n'en soit à ce stade. Ce qui inspire les fabricants américains, c'est la conviction



La superposition des deux silhouettes montre que la surface alaire du Boeing représente à peu près deux fois celle de Concorde.

que leur machine, une fois lancée, ira plus vite, aura plus de places, et sera par conséquent plus rentable, que « Concorde » ou le « TU-144 ».

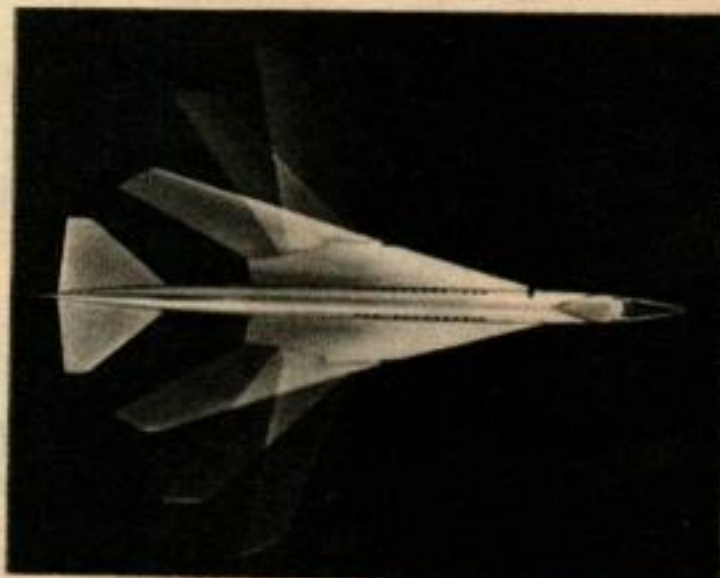
Exclusivité Boeing

L'un des atouts de l'appareil Boeing, c'est qu'il sera doté d'une voilure variable. Ses trois concurrents — « Concorde », « TU-144 » et « Lockheed » — ont tous une voilure fixe. Les responsables de la grande firme de Seattle estiment que leur version du « T.S.S. » représente la formule de demain. La géométrie variable, disent-ils, permet à Boeing de tirer le meilleur parti de ses réacteurs. Ils soulignent que leur « T.S.S. » pèse moins, par rapport à la force de ses moteurs, que les « Douglas » et les « Boeing » qui traversent l'Atlantique quotidiennement de nos jours.

L'exploitation, ajoutent-ils, en sera plus facile, et avec un équipage réduit — pour la simple raison que le syndicat des pilotes exige à l'heure actuelle (où il faut de six à sept heures pour franchir l'océan) deux équi-

(Suite page 119)

Cette esquisse montre trois des positions alaires : envergure maximum, moyenne et minimum. Le pilote, pourtant, peut orienter les ailes selon la vitesse et les conditions atmosphériques.



Une Situation d'avenir en étudiant chez soi

DESSIN INDUSTRIEL : Calqueur. Détaillant. Dessinateur d'exécution. Petites études. Projeteur. — C.A.P. et B.P. de Dessinateur en Construction mécanique et de la Métallurgie.

RADIO-ELECTRICITE : du Technicien Radio à l'Agent Technique en Electronique et en Télévision. Préparation théorique aux C.A.P., B.P. et B.T.S. d'Electricien.

BETON ARME, BATIMENT, TRAVAUX PUBLICS, les métiers du gros œuvre, les C.A.P. et Brevets industriels du bâtiment - du maçon au dessinateur - du projeteur au calculateur. - Méthode **exclusive** inédite, efficace et rapide.

AUTOMOBILE : Mécanicien, Electricien, Motoriste, Spécialiste Diesel. — Tous les C.A.P. (formation théorique).

AVIATION : Mécanicien, Pilote-Aviateur, Agent technique — B.E.S.A. et Brevet de Pilote.

- TRAVAUX PRATIQUES EN RADIO
- PRÉSENTATION AUX DIPLOMES D'ETAT
- SERVICE DE PLACEMENT

BROCHURES MP 36 GRATUITES DETAILLEES SUR SIMPLE DEMANDE

Institut Professionnel Polytechnique

14, Cité Bergère, PARIS-9^e - Tél. : 770.47-01

Boeing T.S.S.

(Suite de la page 83)

pages. Mais avec une traversée qui se ferait en un temps variant entre 1 h 50 et 2 h 30, il serait difficile de soutenir qu'un pilote serait épuisé au bout de 150 minutes. Donc, deux pilotes et un mécanicien suffiront pour le poste de commande.

Bref, les responsables de Boeing sont d'avis que leur nouvel engin, avec une capacité de 250 sièges, répondra très exactement aux besoins aéronautiques internationaux de 1971, 1972, et au-delà. Il ne sera pas plus difficile à manœuvrer que les « DC-8 » ou les « 707 » de nos jours ; les pilotes s'y habitueront en un clin d'œil. Mais il sera beaucoup plus rentable, et doit permettre une économie d'au moins dix pour cent en dessous des tarifs actuels.

EXA II REFLEX 24 x 36



Cet appareil est destiné aux amateurs qui, en plus des prises de vues courantes, désirent aborder d'autres domaines : photographies d'insectes, de cristaux, de très petits objets ; reproduction de documents, de dessins, de timbres-poste, etc.

Il utilise les mêmes objectifs et les mêmes accessoires que l'« EXAKTA Varex ». Ce dernier, de même conception et plus complet, étant l'appareil-type du scientifique.

Du même fabricant, l'« EXA I », excellent reflex de prix très modique, autorise cependant de remarquables performances.

SCOP

Liste des dépositaires et documentation gratuite
27, r. du Fg St-Antoine
PARIS-11^e - 628.92-64