

Nouveautés Salon

Toyota Crown

La Toyota Crown est une conduite intérieure luxueuse, fonctionnelle et économique. D'une conception originale, elle dispose d'un moteur 6 cylindres de 2,3 litres réunissant les plus récents perfectionnements techniques qui lui assurent une vitesse de croisière élevée et d'excellentes accélérations. La voiture est montée sur châssis rigide en X et sus-

pension indépendante à ressorts hélicoïdaux qui lui donnent une douceur et un confort exceptionnels sans nuire à la tenue de route irréprochable. L'aménagement intérieur de bon goût, scientifiquement étudié pour éliminer le plus possible les fatigues de la conduite, est complété d'un luxueux assortiment d'accessoires agréables et pratiques.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

MOTEUR

6 cylindres en ligne - arbre à cames en tête - culasse hémisphérique - vilebrequin à 7 paliers - alésage 75 mm - course 85 mm - cylindrée 2.253 cm³ - taux de compression 8,8 à 1 - puissance maxi 115 CV (SAE) à 5.200 tr/mn - couple (SAE) 17,6 m-kp à 3.600 tr/mn.

ALIMENTATION

Carburateur double corps inversé, avec starter automatique.

REFROIDISSEMENT

Radiateur pressurisé avec pompe centrifuge et ventilateur.

ALLUMAGE

Bobine et distributeur à contrôle mécanique et à dépression.

TRANSMISSION

Embrayage monodisque à sec avec commande hydraulique. 4 vitesses toutes synchronisées. Rapports : 1^{re} : 3,673 ; 2^e : 2,114 ; 3^e : 1,403 ; 4^e : 1,000 ; marche arrière : 4,183. Couple conique : 3,009.

SUSPENSION

Avant : indépendante, à triangle et à ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques double effet et barre stabilisatrice.

Arrière : roues tirées par 4 biellettes, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques double effet.

FREINS

A disques à l'avant. Le frein principal au pied fonctionne hydrauliquement sur toutes les roues ; le frein à main fonctionne mécaniquement sur les roues arrière. Surface de freinage : 854 cm².

DIRECTION

Par boîtier. Démultiplication 20 : 1.

ROUES ET PNEUS

Jantes en acier embouti. Pneus 7,00 - 13.

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

Batterie 12 volts - 40 ampères/heure. Alternateur 12 volts - 456 watts.

DIMENSIONS ET POIDS

Longueur hors tout : 4.635 mm ; largeur hors tout : 1.695 mm ; hauteur hors tout : 1.460 mm ; empattement : 2.690 mm ; voie avant : 1.360 mm ; voie arrière : 1.380 mm ; poids net : 1.230 kg.

PERFORMANCES

Vitesse maximum 170 km/h ; rayon de braquage 5,50 mètres.



Toyota Corona

La silhouette de la Corona est à l'origine de ce que les Japonais appellent désormais la « ligne flèche ». La « ligne flèche » est née des recherches aérodynamiques très poussées menées par les ingénieurs de Toyota pour adapter la Corona aux exigences de la vitesse. Cette nouvelle conception est à la pointe de la construction automobile actuelle. Longueur et largeur sont heureusement proportionnées dans la Corona. Les avantages de son profilage sont particulièrement évidents sur les autoroutes. Sa solidité, qui triomphe des tests les plus rudes et les plus prolongés,

son excellente tenue de route, son absence de vibration et son insomnisation assurent au conducteur et aux passagers des voyages confortables, sûrs et rapides.

La Corona est équipée d'un moteur développant 74 CV autorisant de très bonnes accélérations.

L'habitacle est recouvert d'un rembourrage antichocs et les sièges sont conçus pour assurer confort et place pour les jambes. Un rayon de braquage très court la rend pratique en ville où elle se parque aisément.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

MOTEUR

4 cylindres - soupapes en tête - alésage 78 mm - course 78 mm - cylindrée 1.490 cm³ - taux de compression 8,0 : 1 - puissance maxi (SAE) 74 CV à 5.000 tr/mn - couple maxi (SAE) 11,8 m·kg à 2.600 tr/mn.

SYSTEME D'ALIMENTATION

Carburateur double corps inversé avec starter automatique, pompe mécanique à membrane, filtre à air à éléments amovibles, réservoir d'essence 45 litres.

LUBRIFICATION

Pompe mécanique dans le carter. Filtre à huile à cartouche. Capacité carter 3,5 litres.

REFROIDISSEMENT

Radiateur pressurisé avec pompe centrifuge et ventilateur, circulation contrôlée par thermostat, capacité d'eau 7 litres.

ALLUMAGE

Bobine et distributeur à avance mécanique et à dépression.

TRANSMISSION

1° Embrayage monodisque à sec (200 mm) à commande hydraulique. 2° Boîte 4 vitesses, toutes synchronisées. Rapports : 1^{re} : 3,673 ; 2^e : 2,114 ; 3^e : 1,403 ; 4^e : 1,000 ; marche arrière : 4,183. Levier de vitesses au plancher. Couple conique : 3,700 : 1.

SUSPENSION

Avant : indépendante avec triangle et ressorts hélicoïdaux. Arrière : ressorts semi-elliptiques à lames asymétriques. Amortisseurs hydrauliques double effet avant et arrière. Barre stabilisatrice à l'avant.

FREINS

Frein principal au pied fonctionnant hydrauliquement sur toutes les roues. Double servo-frein équilibré, diamètre des tambours 228,6 mm, surface de freinage 752 cm². Frein à main fonctionnant mécaniquement sur les roues arrière.

DIRECTION

Par boîtier. Démultiplication de 18 : 1 ; volant de direction 400 mm. Volant de direction avec combinaison avertisseur et contrôle du changement de direction par cercle. Rayon de braquage 4,45 mètres.

ROUES ET PNEUS

Jantes en acier embouti, pneus 5,60/13.

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

Batterie 12 volts - 40 ampères/heure. Alternateur 12 volts - 38 ampères. Deux projecteurs phare-code avec système inverseur. Deux lampes parking et clignotant avant. Deux lampes arrière clignotantes. Deux lampes veilleuses. Deux lampes stop. Deux phares de recul. Eclairage plaque. Eclairage intérieur. Avertisseurs. Deux feux de stationnement.

INSTRUMENTS DE BORD

Compteur de vitesse kilométrique avec totalisateur latéraux. Deux essuie-glaces à retour automatique. partiel et jauge à essence, jauge de température d'eau, lampe témoin de pression d'huile, lampe témoin de charge, lampe témoin de frein de secours, lampe de changement de direction, lampe témoin phare.

EQUIPEMENT GENERAL

4 portes, 5 places, carrosserie du type monocoque renforcée tout acier, aménagement intérieur en vinyl, sièges avant séparés, accoudoirs sur toutes les portes, deux pare-soleil, cendriers avant et arrière, miroir rétroviseur intérieur, tapis de sol en caoutchouc, protège-roue de secours. Chauffage, dégivrage, lave-glace.

DIMENSIONS ET POIDS

Longueur hors tout : 4.065 mm ; largeur hors tout : 1.550 mm ; hauteur hors tout : 1.420 mm ; empattement : 2.420 mm ; voie avant : 1.270 mm ; voie arrière : 1.270 mm ; poids net : 920 kg.

PERFORMANCES

Vitesse maximum : 150 km/h.



LE COUPÉ SIMCA 1200 S

Le coupé Simca « 1200 S » est une voiture de tourisme rapide. Il a été conçu et réalisé à la demande de cette importante clientèle qui, appréciant le luxe, l'agrément de conduite, le style du coupé Simca « 1000 », attendait de Simca un modèle aux performances très élevées.

La conception du coupé Simca « 1200 S » peut être définie par cinq propositions :

— Une voiture très rapide ; le coupé « 1200 S » n'est pas pour autant une voiture de sport, au sens étroit et limitatif du terme ; le brio des performances n'a pas été obtenu au détriment du confort et de l'agrément de conduite.

— Une voiture grande routière, comme en témoignent les solutions adoptées pour la doter à la fois d'une tenue de route indiscutable (la répartition des masses a été soigneusement étudiée) et d'un confort poussé. Simca a voulu faire du coupé « 1200 S » un outil docile entre les mains d'amateurs épris de hautes performances.

— Une voiture élégante, d'une élégance authentifiée par la signature du grand carrossier turinois Bertone. La pureté classique de sa ligne, qui ne peut vieillir, est encore affinée par la nouvelle partie avant.

— Une voiture sûre, à laquelle sont appliquées par anticipation certaines des dispositions de sécurité qui, dans un proche avenir, seront probablement obligatoires en Europe, comme elles le sont déjà aux Etats-Unis.

— Une voiture robuste ; la robustesse du coupé « 1200 S » est attestée par la garantie de deux ans que Simca lui accorde d'emblée et qui constitue, de la part du constructeur, une marque évidente de confiance. Pour l'acheteur, c'est un label rassurant.

CARACTERISTIQUES

Moteur. Type : quatre temps, quatre cylindres en ligne, incliné de 15° vers la gauche. Emplacement sur le véhicule : à l'arrière,

disposé longitudinalement. Refroidissement : par eau et ventilateur électrique placé à l'avant.

Alésage : 74 mm ; course : 70 mm ; cylindrée : 1 204 cm³ ; Taux de compression : 10,25 à 1 ; Puissance effective : 80 CV DIN à 6 000 tr/mn ; couple maxi : 10,5 mkg à 4 500 tr/mn ; puissance fiscale : 7 CV ; vitesse de pointe : 175 km/h.

Alimentation : Deux carburateurs double-corps et pompe mécanique.

Allumage : Bougies alimentées par batterie de 12 volts d'accumulateurs au plomb (40/45 A/h), alternateur, bobine et distributeur. Avance fixe : 12° plus avance automatique.

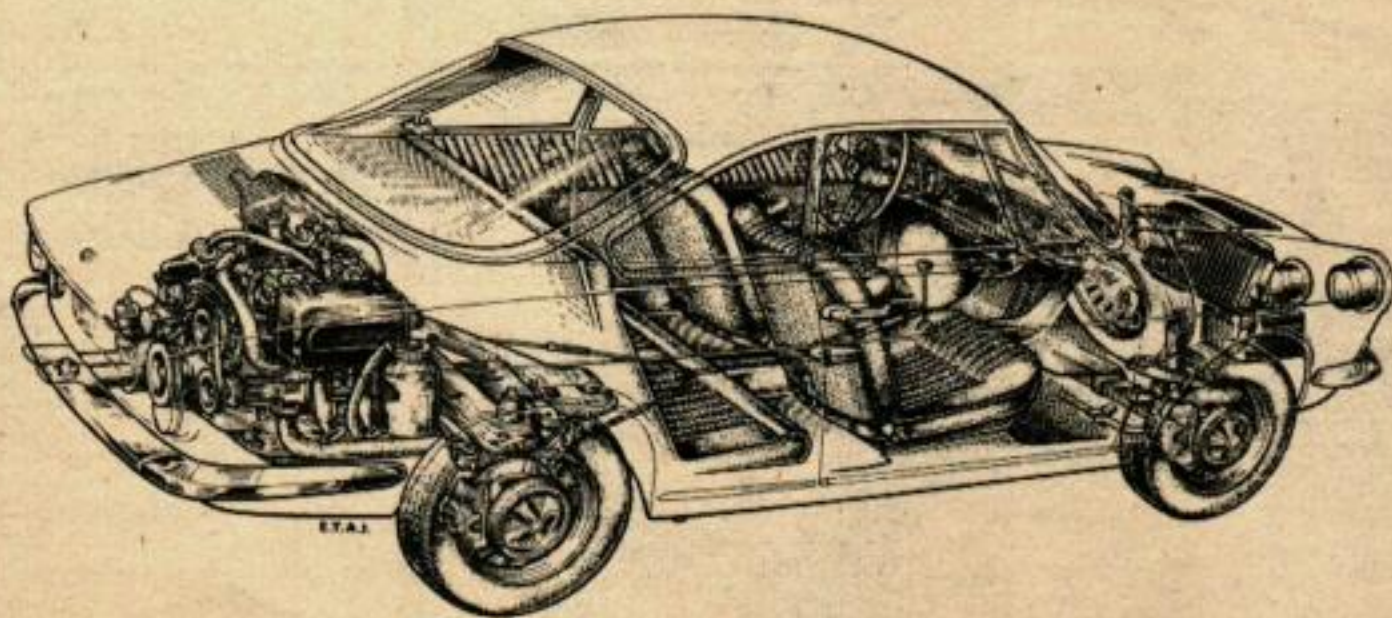
Embrayage : Monodisque à sec. Commande hydraulique.

Boîte de vitesses et transmission : Boîte de vitesses : mécanique, type boîte-pont, à quatre rapports avant synchronisés et marche arrière. Commande par levier sur plancher. Transmission : le mouvement est transmis aux roues par l'intermédiaire d'un couple conique et de deux arbres de roue oscillant sur joint à dé côté boîte-pont et cardan côté roue.

Suspension. Suspension avant : à roues indépendantes, montée sur ressort transversal et bras articulés. Une barre anti-devers complète l'ensemble. Flexibilité moyenne à la roue : 65,5 %. Suspension arrière : à roues indépendantes, montées sur ressorts hélicoïdaux par l'intermédiaire de bras oscillants tirés. Flexibilité moyenne à la roue : 49,5 %. Amortisseurs : hydrauliques, télescopiques à double effet sur les quatre roues.

Direction. Type : à vis globique et galet. Transmission aux roues : par leviers et barres articulées sur rotules. L'ensemble est complété par un amortisseur hydraulique télescopique. Démultiplication : 15 à 1 au boîtier - 16,6 totale. Diamètre moyen de braquage H.T. : 10,40 m environ.

Freinage. Dispositif principal : commande



au pied et transmission hydraulique aux quatre roues par l'intermédiaire d'un double-circuit. Dispositif de secours : commande à main. Transmission mécanique aux deux roues AR. Freins AV et AR à disque, à étrier flottant à un seul cylindre et deux garnitures dont une fixe. Décélération réalisée par le véhicule : Freinage principal : 6,5 m/s² minimum. Freinage de secours : 2,75 m/s² minimum.

Carrosserie. Nature : conduite intérieure deux portes. Hauteur au-dessus du sol des éléments importants, en charge : côté de caisse, 170 mm ; plancher avant, 150 mm ; plancher arrière, 145 mm. Matériau : tôle

d'acier emboutie, soudée électriquement. Portes : s'ouvrant vers l'avant, munies d'une serrure à double sécurité, avec condamnation intérieure par verrouillage et extérieur par clé. Pare-brise, lunette arrière et glaces latérales en verre de sécurité.

Divers. Capacités : réservoir carburant : 53 litres (le réservoir est isolé par une cloison pare-feu) ; circuit de refroidissement : 11 litres environ.

Dimensions. Longueur hors-tout : 3,997 m ; largeur hors-tout : 1,525 m ; empattement : 2,232 m ; Garde au sol : 0,125 m.

Les principales modifications ou améliorations sont les suivantes :

PEUGEOT

GAMME « 204 »

— sur tous les modèles fixation « trois points » pour les ceintures de sécurité aux places AV ;

— sur tous les modèles le centre du volant matelassé ;

— sur les berlines et breaks grand luxe : tableau de bord à trois cadrans ;

GAMME « 404 »

— sur tous les modèles fixation « trois points » pour les ceintures de sécurité aux places AV ;

— sur tous les modèles, le centre du volant et de ses deux branches sont matelassés ;

— nouvelle boîte de vitesses à grille du type « européen ». Embrayage à diaphragme à commande hydraulique et à butée à billes ;

— sur berlines super luxe, feux de recul incorporés dans les feux AR ;

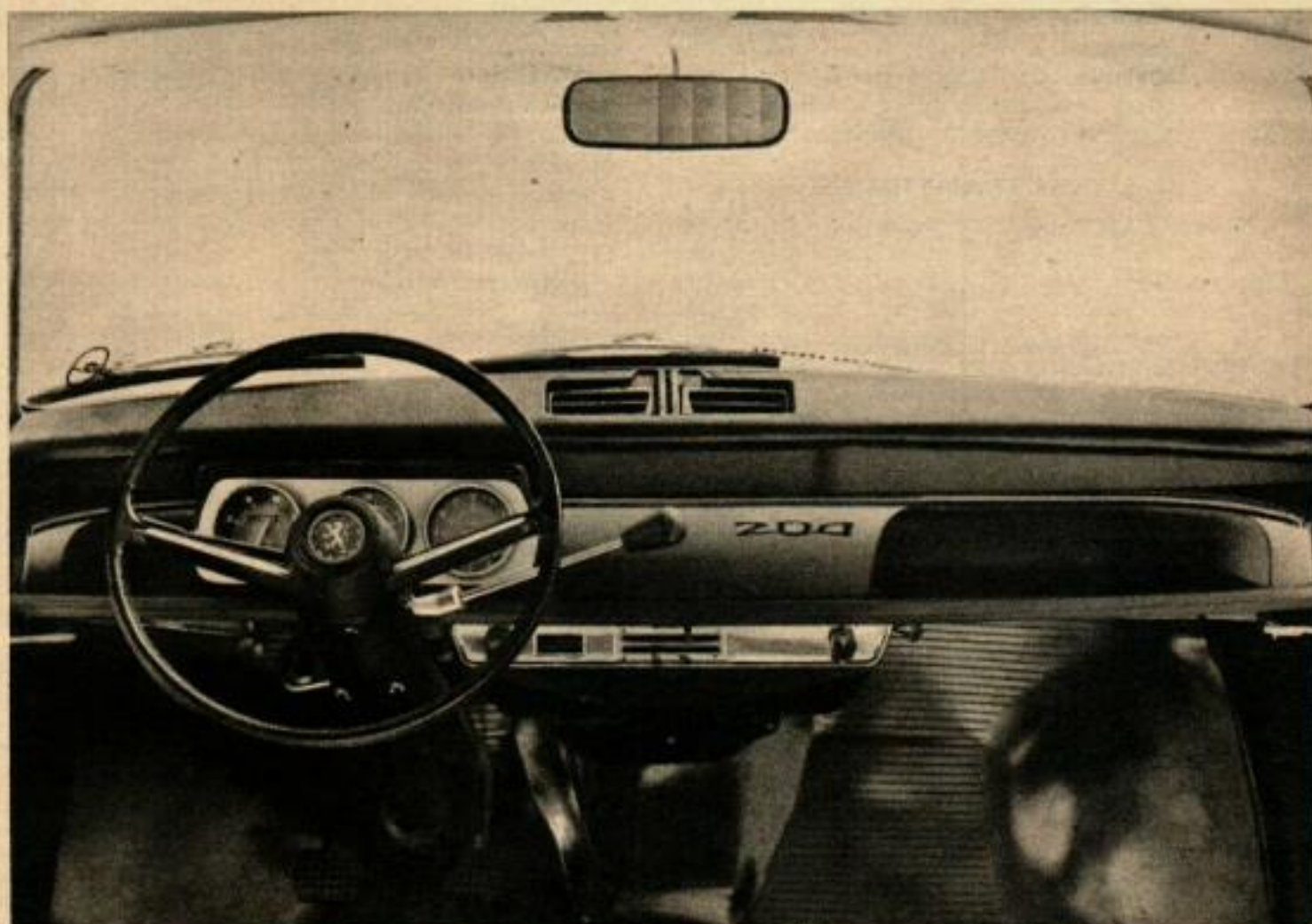
GAMME « J7 »

— l'assistance de freinage est montée en série sur les fourgons « J7 » 1 800 kg et les modèles dérivés, essence ou diesel (en option sur les modèles 1 400 kg) ;

— nouvelle planche de bord à cadrans ;

— nouveau confort des sièges AV ;

— nouvelle climatisation.



LES MODÈLES RENAULT 1968

PRINCIPALES MODIFICATIONS

Renault 4, Renault 4 Export, Renault 4 Parisienne.

Nouvelle boîte de vitesses, à 4 rapports, tous synchronisés.

- Nouveau capot, avec calandre plus large, contenant les projecteurs.
- Nouveau pare-chocs avec nouveaux butoirs en caoutchouc.
- Nouvelles teintes.

Renault 8 Major.

Moteur plus puissant (1.108 cm³ au lieu de 950).

- Nouveau tableau de bord.
- Nouvelles teintes.

Renault 10, Renault 10 « Automatic ».

- Nouveaux projecteurs (rectangulaires).
- Nouvelles teintes.

Renault Caravelle (« Coupé » et « Convertible »).

- Nouvelles teintes.

Renault 4 Fourgonnette « normale » et « vitrée ».

Nouvelle boîte de vitesses, à 4 rapports, tous synchronisés.

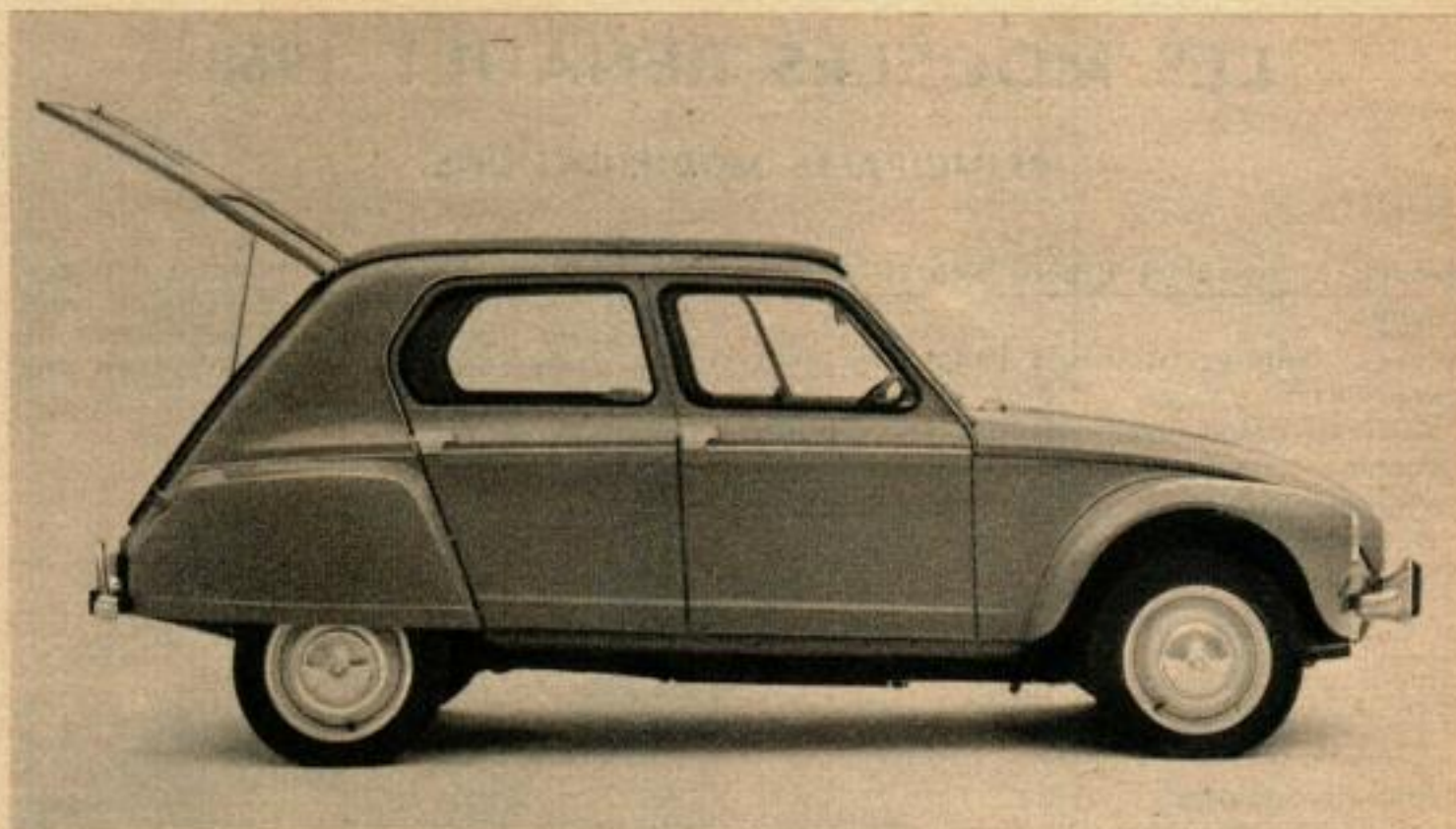
Renault 16.

Nouvelle grille de commande des vitesses, permettant l'enclenchement de la marche arrière sans traction du bouton de levier.

Nouveau starter.

- En série ou en option (suivant les modèles) : remplacement de l'accoudoir central avant par un dispositif permettant de transformer les deux sièges avant en une banquette pour trois personnes.
- Nouvelles teintes.
- Création d'une version « commerciale ».





LES MODÈLES CITROËN 1968

Un nouveau modèle : Dyane, intermédiaire entre 2 CV et AMI 6. ID et DS : nouvelle carrosserie à quatre phares intégrés.

DYANE

La nouveauté la plus importante de la gamme Citroën 1968 est l'apparition d'un nouveau modèle : Dyane. Prenant place entre la 2 CV AZL, qui continue son exceptionnelle carrière, et l'AMI 6, Dyane est une berline décapotable à quatre places et cinq portes (hayon arrière) à la fois confortable, pratique et économique.

Dyane est une traction avant décapotable de 425 cm³ à quatre places et cinq portes. Elle existe en quatre versions : berline luxe, berline confort, commerciale luxe, commerciale confort, différant par leurs aménagements mais non par la carrosserie.

LA CARROSSERIE

Tout en conservant le principe adopté par Citroën sur ses autres modèles d'un châssis plate-forme à longerons incorporés portant des éléments amovibles, la carrosserie de Dyane, par ses lignes franches et modernes, est nouvelle.

Les phares, sous enjoliveurs carrés, sont encastrés dans les ailes ainsi que les feux de changement de direction.

Le toit est plat (garde au-dessus de la tête des passagers arrière augmentée par rapport à l'AMI 6 ou la 2 CV), ce qui donne de la nervosité à la ligne de la voiture et contribue à l'élégance de sa silhouette.

Le capot plat à trois nervures est de forme

rectangulaire. Il dégage complètement la vue du conducteur. Il prend appui sur les deux ailes et la calandre. Son verrouillage est double : tirette commandée de l'intérieur de la voiture et loquet de sécurité sous le capot. En partie arrière du capot, à la base du pare-brise, un déflecteur sert à la ventilation de l'habitacle. Calandre de type AMI 6 mais aux angles plus marqués. Robustes pare-chocs garnis de butoirs de protection.

Les quatre portes latérales sont d'une forme originale, galbées en creux. Originales aussi par leurs poignées à poussoir d'ouverture. Les serrures sont à commande à distance. La poignée intérieure est incorporée au panneau de porte afin de ne présenter aucune saillie. Les panneaux intérieurs des portes avant sont creux, ce qui accroît l'habitabilité en largeur et a permis de les munir de pratiques vide-poches. Les glaces des portes avant sont à double coulissement. Il est possible d'ouvrir soit la partie arrière, soit la partie avant, soit de combiner les deux.

La visibilité a été particulièrement étudiée, dans toutes les directions. Le pare-brise est large et haut (40 dm² contre, par exemple, 30 dm² pour la 2 CV), de même que la lunette arrière. La découpe spéciale des vitres des portes arrière augmente la visibilité sans qu'il soit nécessaire d'envisager la pose d'une troisième glace.

Le toit est entièrement découvrable. Il existe deux positions d'ouverture de la capote : une position « toit ouvrant » qui se commande aisément de l'intérieur de la voiture grâce à un cadre articulé, et une position « plein ciel » qui dégage le toit sur toute sa longueur (la capote se roule alors de l'extérieur).

Un grand hayon à lunette incorporée ferme la partie arrière de la voiture dans toute sa largeur. Il ouvre sur un compartiment bien dégagé (roue de secours et outillage sont logés sous le capot sur le modèle confort) dont la grandeur déjà très appréciable (0,254 m³ contre 0,180 m³ pour la 2 CV) peut être considérablement développée si l'on enlève la banquette arrière amovible ou si on la replie (banquette rabattable sur option). Plancher plat amovible de type break AMI 6 sur les commerciales et en option sur les autres modèles. Ainsi Dyane, tout en restant une berline coquette, offre tous les avantages d'un break dont elle possède les vastes capacités d'absorption. (Possibilité extrême : on peut enlever la capote et le hayon arrière, on obtient ainsi une ouverture totale depuis le haut du pare-brise jusqu'à la plaque d'immatriculation arrière.)

La banquette avant est de type AMI 6. Elle est réglable en marche sur les modèles confort et peut être remplacée (en option) par deux sièges séparés.

La planche de bord, d'une sobriété de bon aloi, est garnie de plastique. Elle occupe toute la largeur de la voiture et présente sur toute cette largeur, de part et d'autre du volant, deux compartiments très pratiques, plus grands que les habituelles « boîtes à gants ».

Le volant est à deux branches décalées pour dégager la vue sur le tableau de bord, dérivé de celui de l'AMI 6, placé sur la colonne de direction, en retrait par rapport au haut de la planche de bord qui forme visière pour éviter tout reflet sur le pare-brise. La commande de vitesse, très maniable, est au centre de la planche de bord. Commandes de clignotants, d'avertisseur sonore et d'éclairage sous le volant. Hauteur des faisceaux de phares réglables de l'intérieur de la voiture.

Accélérateur par commande à planchette, pédales suspendues pour le frein et l'embrayage, ce qui procure à la fois douceur et efficacité dans les manœuvres de ces commandes.

De chaque côté de la planche de bord, dans la partie supérieure de celle-ci se trouve un aérateur à commande manuelle qui permet de régler l'entrée de l'air frais à la fois en volume et en direction. Ces aérateurs sont placés de telle sorte qu'ils peuvent servir au désembuage du pare-brise par l'air frais.

Le chauffage dégivrage, de type AMI 6, est d'une grande efficacité : l'air frais prélevé à l'extérieur est réchauffé par les culasses du moteur puis conduit à un compartiment de répartition d'air. Il peut être dirigé soit vers le pare-brise, soit vers l'habitacle.

Les essuie-glace sont à grand débattement, large surface de balayage et retour automatique à l'horizontale.

Moteur : 2 cylindres flat-twin à chemises amovibles, 425 cc (66 × 62), rapport volumétrique 7,9, culasses hémisphériques, soupapes en tête, radiateur d'huile, refroidissement à air. Puissance effective : 21 Ch SAE de 5.500 à 6.000 t/m, (18,5 Ch DIN à 4.750 tr/mn) couplé SAE 3 m/kg à 4.750 tr/mn (DIN 2,9 m/kg à 3.500 tr/mn). Carburateur avec pompe de reprise, filtre à air avec résonateur (type AMI 6). Dynamo 6 volts intégrée en bout de vilebrequin.

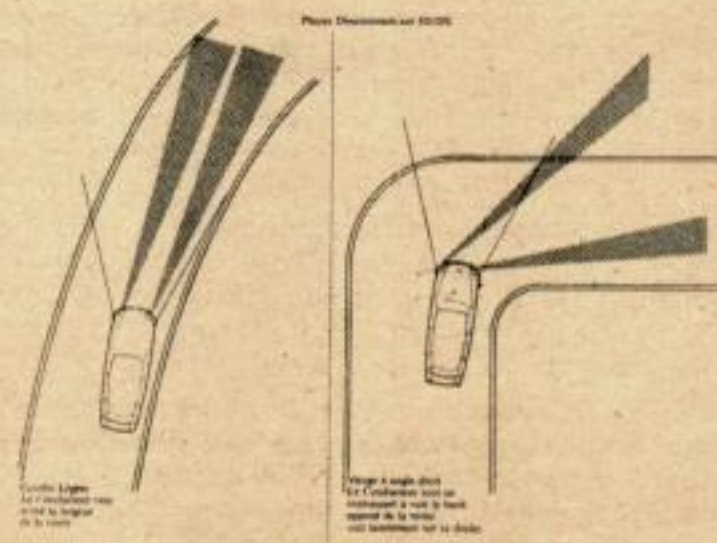
Boîte de vitesse : L'étagement des quatre vitesses synchronisées est tout spécialement étudié en vue d'une conduite agréable et facile. Une vitesse de rotation moteur relativement élevée permet d'obtenir une démultiplication autorisant d'excellentes reprises.

Vitesse à 1 000 tr/mn du moteur : 3,89 km en première (démultiplication 0,127), 8,47 km en seconde (0,278), 14,28 km en troisième (0,468), 19,58 km en quatrième (0,642), 3,62 km en marche arrière (0,118).

Couple conique 8 × 29.

Direction : Très douce (en raison du rapport pignon crémaillère adapté).

Transmission : traction avant, joints homocinétiques (sur option pour modèles luxe). Embrayage selon modèle : monodisque sec normal ou semi-automatique à commande



auxiliaire centrifuge (permettant la conduite « 2 pédales » frein-accélérateur, si agréable en circulation urbaine).

Freins : Hydrauliques sur les quatre roues. Tambours avant en sortie de différentiel. Diamètre du cylindre pour roue avant augmenté par rapport à la 2 CV 28,5 (contre 19,5). Surface totale : 386 cm².

Suspension : La suspension à interaction longitudinale qui a si bien fait ses preuves sur la 2 CV et l'AMI 6 a bien entendu été conservée. Amortisseurs hydrauliques sur les roues arrière et amortisseurs à friction sur les roues avant. Batteur à inertie sur chacune des quatre roues indépendantes (on sait que ce dispositif est pour une grande part dans l'adhérence étonnante des 2 CV et AMI 6 quelque soit l'état du sol).

Pneus : 135 × 380 X Michelin à chambre incorporée.

Dimensions et poids : longueur hors tout 3,90 m, largeur hors tout 1,50 m, hauteur à vide 1,54 m.

Poids en ordre de marche 570 kg. Poids total en charge 910 kg.

Consommation : 5 à 6 litres selon moyenne. Consommation selon norme DIN 70.030 : 4,97 litres.

Dans le haut de la gamme, tous les modèles : ID 19, DS 19, DS 21, Pallas, Prestige, Cabriolet, Break 19 et 21, voient leur carrosserie modifiée à l'avant pour incorporer un système de quatre phares.

Les Pallas, Prestige et Cabriolet sont équipés en série (en option sur tous les autres modèles ID-DS) d'un dispositif optique d'une nouveauté absolue constituant sans aucun doute le système d'éclairage d'automobile le plus perfectionné existant aujourd'hui dans le monde. Ce dispositif combine l'action de quatre phares dont les uns (principaux) sont à commande automatique de hauteur, les autres (auxiliaires, à iode) sous une commande automatique qui les fait pivoter dans les virages en fonction du braquage de la direction. Des essais ont montré que ce dispositif accroît d'environ 20 à 30 % la sécurité de circulation nocturne.

D'autres modifications interviennent sur les ID/DS : un alternateur remplace la dynamo, l'asservissement de la direction est augmentée, les rapports intermédiaires sont allongés, les soupapes sont munies d'un dispositif rotateur.

Dans le domaine des véhicules utilitaires, on ne relève pas de changements sauf pour le H dont la boîte de vitesse est modifiée et le braquage amélioré. En option : alternateur sur la version « essence ».

Containers isothermes pour le programme Apollo

La Lockheed des Missiles et de l'Espace réalise actuellement les « containers » isothermes qui doivent protéger l'appareillage scientifique de différentes expériences lunaires s'inscrivant dans le programme Apollo.

Il s'agit d'un contrat passé entre Lockheed et la Bendix Aerospace Systems Division, laquelle est chargée, pour la N.A.S.A., du projet A.L.S.E.P. (Apollo Lunar Surface Experiments Package).

Les techniques d'isolation mises au point depuis plusieurs années par Lockheed trouveront leur application dans la protection de l'appareillage scientifique durant les nuits et les jours lunaires qui voient leurs températures varier de -190° à +120° C.

Le matériau de base utilisé par Lockheed est le « mylar » (une pellicule de matière plastique extrêmement résistante recouverte d'aluminium) alternant avec un tissu de fibre de verre. Le « mylar » agit comme réflecteur, le tissu de verre sert d'isolant.

Cent couches alternées de l'un et de l'autre ne font guère plus de 2,5 cm d'épaisseur... de quoi maintenir une tasse de café à bonne température durant la nuit solaire (quatorze de nos jours), affirme Lockheed.

Le train d'atterrissage du « C 5A »

Pour définir les caractéristiques du train d'atterrissage du cargo « C 5 A Galaxie », le plus gros avion du monde, la Lockheed (Géorgie) a été amenée à en évaluer six cent soixante-six types différents.

L'avion en charge doit, en effet, peser 327 t ; il doit pouvoir se poser aussi bien sur la terre battue que sur les pistes en dur, pouvoir « agenouiller » l'avion jusqu'à amener le plancher de la soute à hauteur de camion, et virer de 180° sur des pistes larges de 45,70 m.

Sur deux mille six cents formules passées initialement à l'ordinateur, Lockheed a retenu un train principal de vingt-quatre roues (deux bogies de six roues en disposition triangulaire de part et d'autre du fuselage). Tous les pneus sont de mêmes dimensions, 124 × 51, ce qui facilitera le stockage des rechanges lorsque l'appareil sera entré en service dans l'U.S. Air Force, en 1969.

Aux vingt-quatre roues du train principal viennent s'en ajouter quatre autres pour le train avant, ce qui confèrera à « Galaxie » une légèreté (relative) supérieure à celle des « Starlifters » ou des « KC 135 ». Les efforts auxquels la piste sera ainsi soumise, seront moins considérables que pour les quadri-réacteurs et même que pour certains tri-réacteurs actuels.