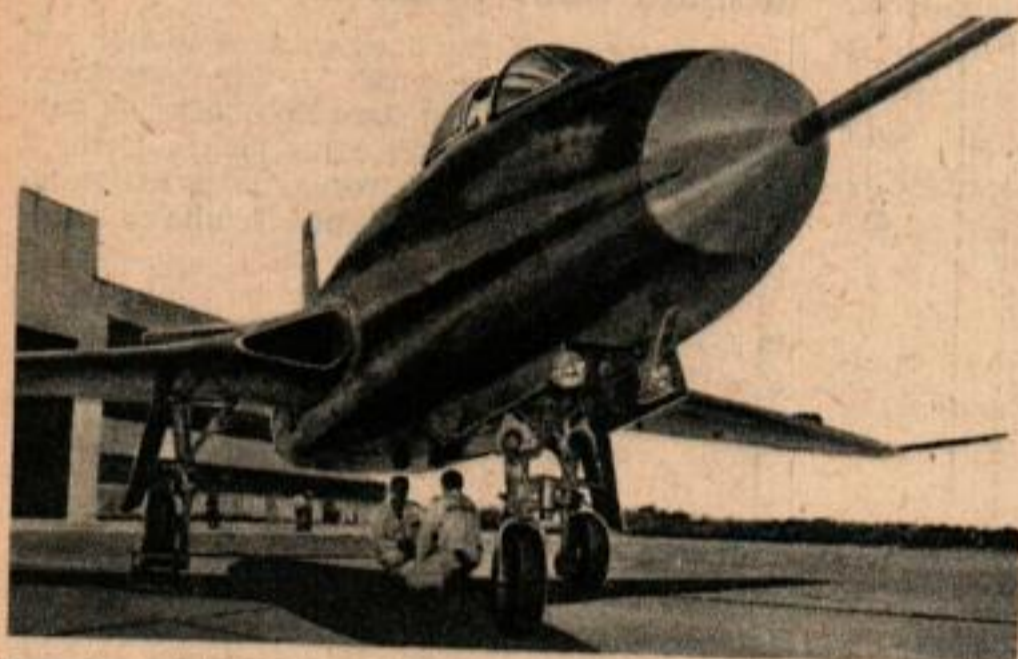


3 PAGES D'AVIATION



Le VOODOO

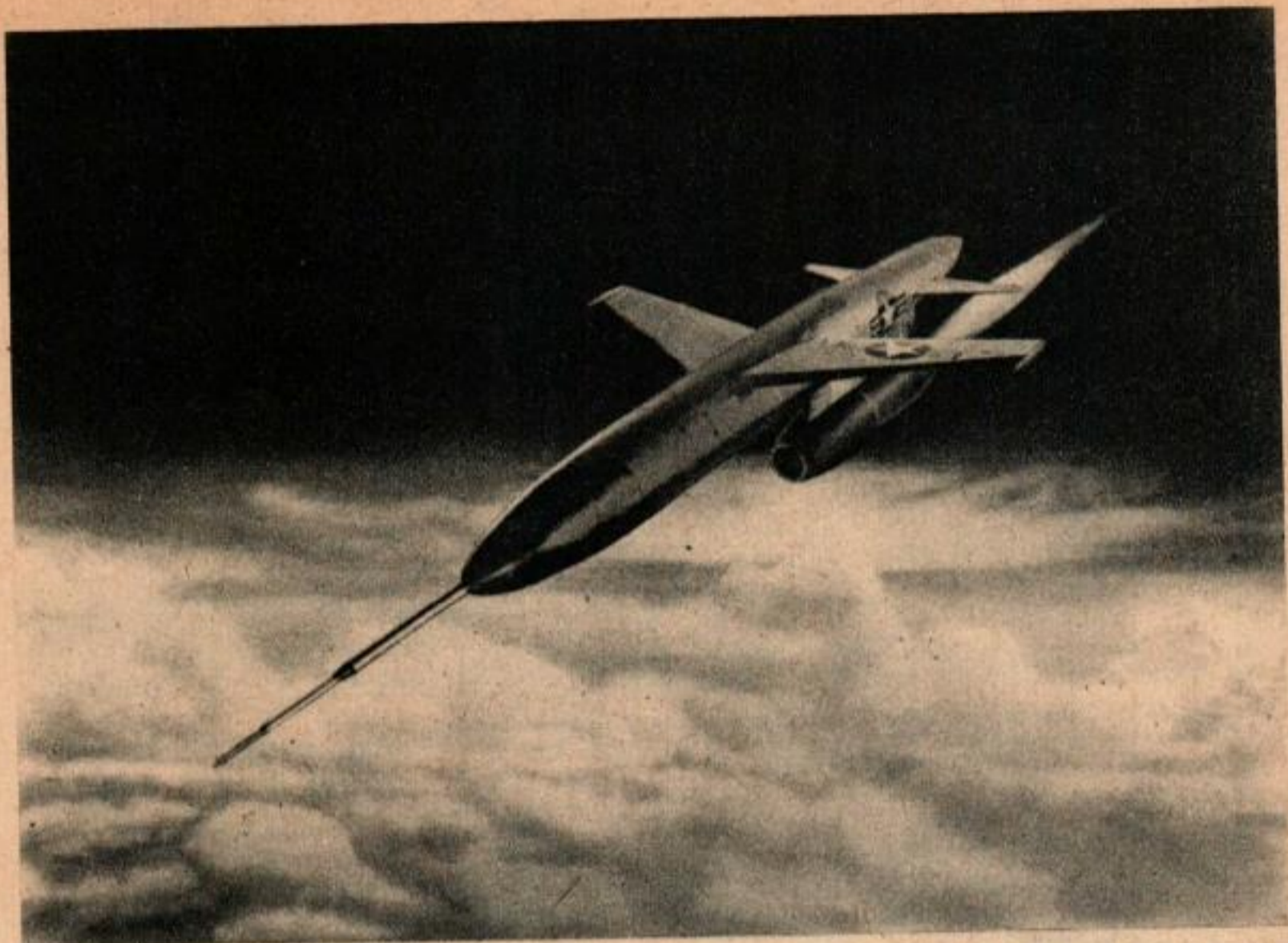
Ci-dessus et à gauche le McDonnell XF-88 surnommé Voodoo veut s'attaquer au record du monde de vitesse en avion (1.080 km/h). Le vol aura probablement lieu sur la base d'essais de Muroc en Californie. Le Voodoo est propulsé par deux turboréacteurs. Il a environ 16,8 m de long, 4,6 m de haut. Ses ailes en flèche ont 12,6 m d'envergure. L'air alimentant les turboréacteurs entre par des conduits à la naissance des ailes.



Le NC. 1071

Ci-dessous le NC 1071 est le premier biréacteur de construction et de conception entièrement françaises. Il est propulsé par deux turboréacteurs Hispano-Suiza Nene 1, développant chacun 2270 kg de poussée. Sa vitesse maximum est d'environ 800 km/h. Le NC-1071 est un bombardier-torpilleur.





Le KDM 1

Cet appareil est un engin à fusée dirigé à distance et construit par la Marine des Etats-Unis. La vitesse minimum à laquelle le KDM-1 peut fonctionner est plus grande que celle de n'importe quelle fusée actuellement en service. Il sera utilisé pour la formation des

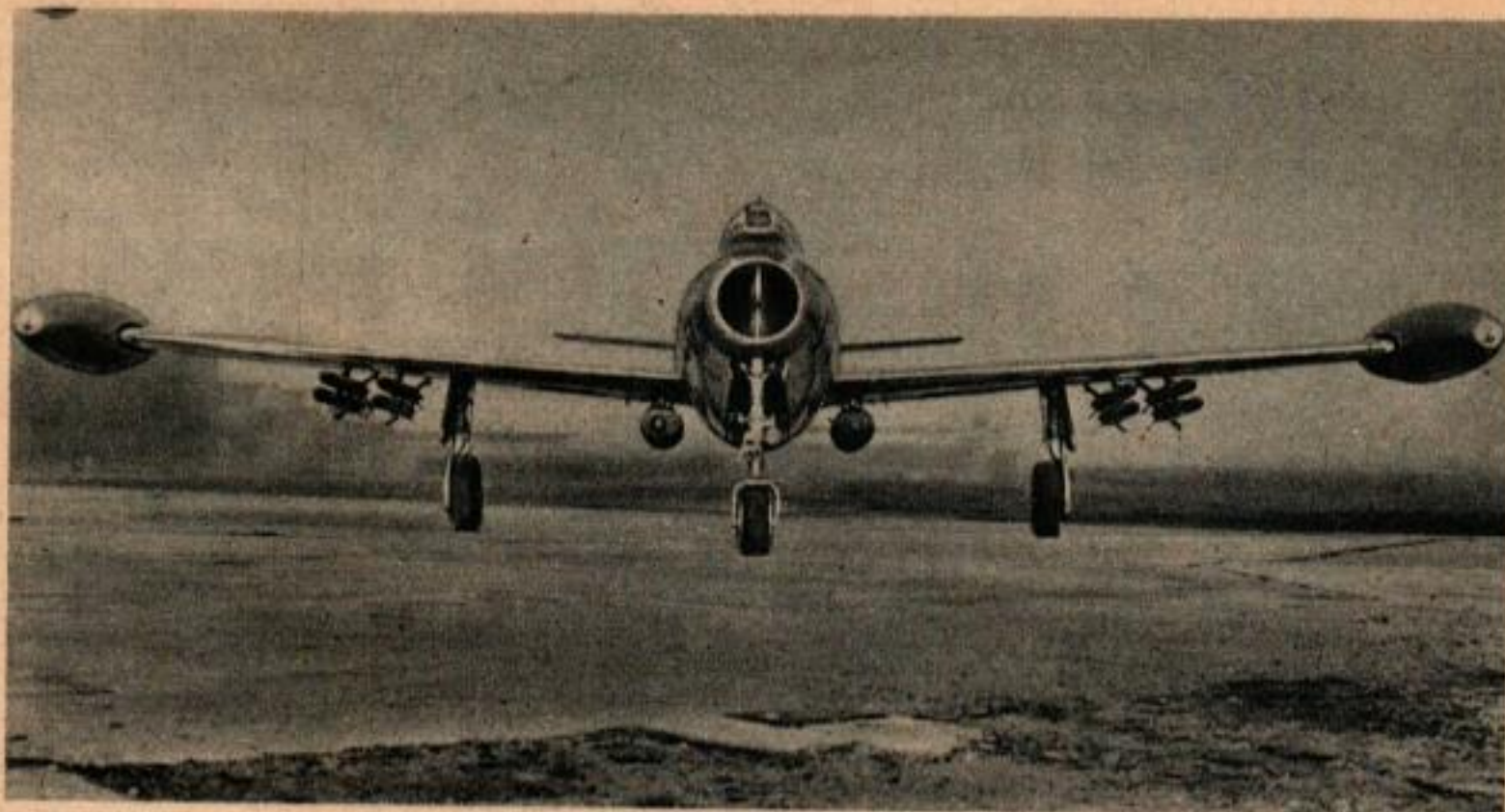
unités antiaériennes. Mis au point par la Compagnie Glenn Martin, ce nouvel engin sera lancé par un autre appareil et dirigé en vol. Quand le combustible est épuisé, l'appareil monte en chandelle, un parachute s'ouvre et il tombe relativement lentement. Ceci permet de le récupérer et de le réparer pour une nouvelle utilisation.



Le LEDUC 010

Cet appareil est exclusivement destiné à la mise au point du système de propulsion par tuyère thermo-propulsive, aux vitesses subsoniques. L'appareil pèse 2900 kg, sa surface portante étant de 16 m². Il emporte environ 1.000 kg de pétrole dans la voilure étanche qui

doivent permettre une durée de vol d'environ 1 heure à 1.200 mètres. La cabine est largable. Cet appareil est le premier au monde comportant une tuyère thermopropulsive comme unique moyen de propulsion. Le succès de ses vols d'essais constitue la consécration des remarquables études et recherches entreprises par M. Leduc depuis une quinzaine d'années.



Ci-dessus, le F-84 chargé de bombes et de fusées avant sa transformation. Ci-dessous, le même appareil dont on a déplacé les ouïes d'aspiration de l'avant sur les côtés.



Chasseur à réaction muni d'un radar

L'avion de chasse F-84 a été modifié afin de pouvoir mieux détecter les bombardiers ennemis. L'avant qui ne comprenait qu'une prise d'air a été remplacé par un logement refermant un radar. L'alimentation en air se fait par des ouïes latérales que l'on voit sur la photo ci-contre. Cette modification a de plus amélioré la vitesse ascensionnelle de l'appareil. Le rayon d'action a été augmenté de 50 % et le plafond de 1,5 km par rapport aux performances déjà réalisées par l'avion utilisé par l'armée de l'Air. L'avant a été allongé pour donner plus de place au pilote.

Appareil de transport

Un avion de servitude est construit par les Etablissements Northrop sous le nom de Northrop Raider C-125. Il doit servir à transporter du matériel de l'arrière sur le front. Les volets de courbure qui règnent sur toute l'envergure et une aile spéciale permettent le décollage sur un terrain quelconque. Une porte rabattable arrière permet d'introduire directement un camion dans le fuselage. L'armée de l'Air en a fait construire 13 pour transporter des troupes et 10 pour les travaux de sauvetage en territoire arctique. L'équipage est composé de deux hommes. Il suffit pour



les voyages en service courant. La longueur de l'appareil est de 20 m, l'envergure de 26,5 m. Il emporte une charge de 5.000 kg. Le train d'atterrissage, très robuste, est du type non rentrant à longue course d'amortissement pour permettre l'emploi de terrains de mauvaise qualité.