

N° 584 — 20 Pages 15 Fr.  
20 OCTOBRE 1946

Revue hebdomadaire provisoirement bi-mensuelle  
71, Champs-Élysées, PARIS-8

# L'air



DANS CE NUMÉRO :

AUTOUR DES VOLIS A LONG RAYON D'ACTION  
PROPOS D'AVIATION PRIVÉE

## En Egypte

Le Ministère du Commerce et de l'Industrie a reçu du Club Royal d'Aviation une note concernant les suggestions faites par ce club pour être transmises aux représentants de l'Egypte près le Comité Technique International des experts en matière de législation aérienne, afin que ces suggestions soient incorporées dans le projet de traité sur « l'aviation touristique ».

Entre autres suggestions présentées à cet effet, signalons les suivantes :

1. La suppression des formalités relatives au visa du transit.

2. L'institution, dans les ports à caractère international, d'une zone dite « zone libre de transit ».

3. La réduction, autant que faire se peut, du nombre de zones au-dessus desquelles la navigation aérienne est interdite.

4. L'autorisation de porter et d'utiliser, sans formalités préalables, tous appareils photographiques au cours des voyages touristiques aériens.

### L'Aérodrome de Payne Field au Caire liquide ses stocks de marchandises

Après l'acquisition par le Gouvernement Egyptien de l'Aérodrome Américain de Payne-Field, au Caire, un Comité, dépendant du Ministère des Finances, a été constitué pour l'organisation de la mise en adjudication des stocks de conserves alimentaires et autres produits se trouvant à l'Aérodrome et dont le Gouvernement peut se dispenser.

L'Administration des Chemins de Fer Egyptiens a déjà acquis du matériel de l'Aérodrome pour une somme de 500.000 livres. En outre des stocks de marchandises ont été vendus à 50.000 livres et la quantité de bois, dans les dépôts de l'Aérodrome est évaluée à 40.000 livres.

Ajoutons que l'Aérodrome de Payne-Field avait coûté au Gouvernement Américain 5.250 livres et qu'il a été cédé au Gouvernement Egyptien à 1.750.000 livres.

### Le Congrès de l'Aviation Civile

Les préparatifs se poursuivent fiévreusement en vue du Congrès de l'Aviation Civile qui doit se tenir prochainement en Egypte. A ce sujet, l'Administration du Tourisme vient de prier le Club Aéronautique Royal de publier un numéro spécial à cette occasion de la Revue « L'Aviation Egyptienne » pour être distribué à tous les congressistes dont le nombre total atteint déjà 500.

### Les lignes aériennes Trans-World Air Lines en Palestine

L'Aérodrome de Lydda sera sur la route directe des Etats-Unis aussitôt que le service de T.W.A. New-York-Bombay commencera à opérer.

Le Gouvernement Palestinien a signé un contrat concédant à la Compagnie Américaine T.W.A. les « Cinq Libertés », d'y atterrir, d'en sortir, de survoler le territoire, d'y prendre des passagers et d'y débarquer des passagers.

Le vol inaugural a été retardé pour manque d'équipement, du moment que le Comité de l'Aviation Civile Américaine a retenu sur les terrains les avions « Constellation ». La T.W.A. utilise maintenant des Douglas Skymasters sur la route New-York-Le Caire.

Des travaux préparatoires sont en cours pour commencer le service. Un « District Manager » (Directeur de District) est en train d'ouvrir un bureau à Jérusalem. Un Directeur de Station a été installé à l'Aérodrome de Lydda. Le reste du personnel y compris un assistant du Directeur de Station a été engagé sur place, mais les techniciens sont attendus des Etats-Unis.

## La Coupe Blériot

Le Congrès de la F.A.I. (Fédération Aéronautique Internationale), qui vient de se tenir récemment à Londres, il a été décidé que la coupe Louis Blériot va être remise en compétition. Il s'agira cette fois de tenir l'air durant une demi-heure à une vitesse égale ou excédant les 1.000 km.-h.

### En Hollande

Les usines de Fokker, à Amsterdam, ont reçu leur première commande étrangère après la guerre. Le Gouvernement finlandais commandé 5 Dakota bi-moteurs, destinés aux lignes commerciales finlandaises.

Avant la guerre, le Gouvernement finlandais était déjà un bon client de l'industrie aéronautique hollandaise. L'Armée de l'air finlandaise utilisait en 1939-40 des chasseurs Fokker D-21 et des avions de reconnaissance Fokker G-10. Vu que les usines Fokker sont les représentants de Douglas depuis 1934, les Finlandais ont commandé chez cette maison les Dakota pour leurs lignes marchandes.

### Les trois grands

Les « trois grands » de l'aviation privée aux Etats-Unis sont : Piper, Aerocraft, Taylorcraft qui ont une sérieuse avance sur tous les autres constructeurs.

Durant la guerre, Piper construisit plus de 5.000 avions militaires d'observation, participa de plus dans la construction de l'équipement du radar pour la marine et pour l'armée. Ce qui, au point de vue financier et matériel leur donnait une place enviable dans la reconversion de l'industrie de paix, on peut en donner comme témoignage, le vol du 1<sup>er</sup> Cub civil le lendemain de l'armistice. La production actuelle serait de 50 par jour (Cub Specials et Cub Cruisers). Il est projeté encore la production en série sur 4 places, entièrement métallique « Skysedan ». Les commandes de particuliers chez Piper s'élèvent à l'heure actuelle à environ 50.000 à 60.000 appareils.

Aerocraft et Taylorcraft ont eux aussi, quoique à une échelle moins importante des possibilités de production remarquable. L'appareil le plus courant chez Aerocraft est le deux places Champion, dont le prix est de l'ordre de 80 à 100.000 fr.

Taylorcraft a en production le Model B 12-D. Deluxe, biplace, et dont le prix est de l'ordre de 120.000 fr., et le Model D., équipé d'un train d'atterrissement tricycle.

### Un personnel qui a fait ses preuves

L'Amicale des Anciens des C.F.P.N.A., qui regroupe tous les P.N. formés aux U.S.A. et en Angleterre tient à faire savoir qu'à l'heure actuelle, certains de ses membres sont immédiatement disponibles pour entrer, à titre de pilotes, navigateurs, radios ou mécaniciens, dans toute société, entreprise privée ou aéro-club susceptibles de les utiliser.

La liste par spécialité s'établit comme suit :

**Pilotes** : ayant plus de 1.500 heures de vol : 1 ; ayant plus de 1.000 heures de vol : 10 ; ayant plus de 750 heures de vol : 13 ; ayant plus de 500 heures de vol : 12 ; ayant plus de 400 heures de vol : 12 ; ayant plus de 200 heures de vol : 33 ; ayant moins de 200 heures de vol : 12.

**Navigateurs** : ayant plus de 750 heures de vol : 1 ; ayant plus de 500 heures de vol : 3 ; ayant plus de 400 heures de vol : 2 ; ayant plus de 200 heures de vol : 3 ; ayant moins de 200 heures de vol : 5.

**Radios** : ayant plus de 200 heures de vol : 2 ; ayant moins de 200 heures de vol : 4.

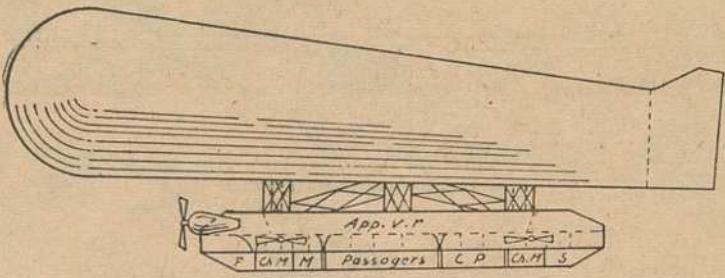
**Mécaniciens** : ayant plus de 400 heures de vol : 2 ; ayant plus de 200 heures de vol : 2 ; ayant moins de 200 heures de vol : 2.

Pour tous renseignements et pour prendre connaissance des références de chaque candidat, s'adresser au siège social de l'Amicale des Anciens des C.F.P.N.A., Aéro-Club de France, 6, rue Galilée, Paris, Tél. : Kla 76-40.

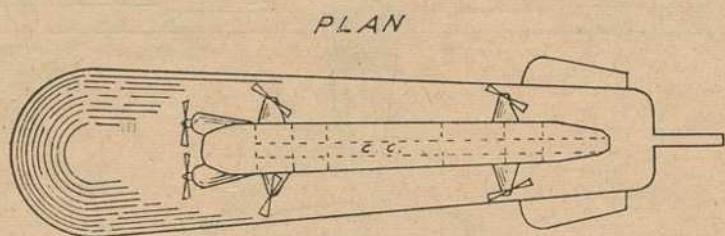
## Parole au lecteur :

### DIRIGEABLE A AIR CHAUD

Hélicoptère mixte-F.J.P. 1946.

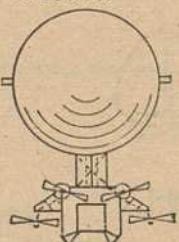


ÉLEVATION

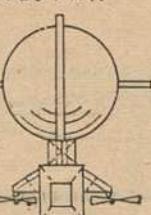


PLAN

Vue AV.



Vue AR.



### Légende:

éch. 0.002 p.m.

- P. Poste et pilote
- Ch.M. Ch. des machines, accus. access.
- M. Logement des Mécaniciens
- Pass. Passagers
- C.P. Cabines de Passagers
- S. Service
- Ch.M. Ch. des machines, accus. etc.
- App.v.c. Approv. matér. divers
- C.C. Couloir central.

## DIRIGEABLE A AIR CHAUD

HÉLICOPTÈRE MIXTE P.J.P. 1946

### Description générale

Puisque le moindre croquis en dit plus long qu'un long rapport, référons-nous à ce croquis d'un de nos lecteurs M. Julien François POAN.

Le principe de ce dirigeable repose sur l'utilisation des gaz d'échappement des moteurs, filtrés et transmis par des réchauffeurs, insufflateurs à l'intérieur du ballon.

La force ascensionnelle ainsi obtenue, est combinée avec l'action sustentatrice de deux couples d'hélices hélicoptériques.

L'enveloppe du ballon est prévue en duralumin, maintenue rigide par un renfort hexagonal.

La nacelle, fixée à l'enveloppe par une armature métallique, les deux extrémités comportant des tubulures de communication avec

le ballon, pour assurer l'alimentation en air chaud.

Les deux couples d'hélices hélicoptériques assurent à l'appareil une sustentation stabilisatrice souple et maniable.

La propulsion est assurée par deux hélices tractrices, à l'avant.

A l'arrière, le gouvernail classique et deux ailerons stabilisateurs.

Destiné aux explorations scientifiques, la nacelle de cet appareil est prévue pour un habitat convenable d'une douzaine de passagers, d'un laboratoire, du logement d'appareils d'observations géodésiques, géographiques, d'examens minéralogiques, etc..., en plus des appareils de bord, et, comme de bien entendu, le logement des vivres, réservoirs à eau, gazoline, etc...