

L'aviation de tourisme et d'affaires occupe la meilleure place

Hanovre, 1er mai. (De notre envoyé spécial.)

LA construction aéronautique française occupe une place importante à la section « aviation » de la Foire de Hanovre, qui se tient sur l'aéroport. Elle y vient au second rang, avec 1.005 mètres carrés, derrière la Grande-Bretagne.

Tous les grands constructeurs d'avions, de moteurs et d'équipement, sont ici représentés.

Il est bien évident que l'exposition allemande de l'aéronautique vise de plus en plus l'aviation privée et délaisse progressivement l'aviation militaire et commerciale. Et si le « clou » de cette exposition est la maquette en vraie grandeur de l'avion d'armes, à décollage vertical **F.A.K. 191-B**, qui ne vole encore que sous forme de « lit-cage » ; si les Français présentent une très belle maquette animée à l'échelle d'un cinquième du **Mirage-G**, et des maquettes au dixième, du chasseur **F-1**, de Marcel Dassault, et au vingtième, du **Jaguar**, de l'**Ahantic**, du **Breguet 941** et de toute la gamme des hélicoptères de Sud-Aviation, l'accent reste surtout marqué sur l'aviation d'affaires et de tourisme.

On ne trouve guère d'ailleurs, sur le parking, qu'un **F-104**, un

Harrier, un **Lightning** (jusqu'à quand **Catлина**...), un **Transall** et un **Grumman - Mohawk**, sauf erreur ou omission, comme avions militaires. Ce n'est d'ailleurs pas eux que la foule admire entre deux ondes, mais ces merveilleux jouets de rêve que sont les avions légers, du planeur au **Mystère 20**, du **Fournier F-V** au **Lear Jet**, en passant par toute la gamme française, américaine, italienne, sans oublier le petit quadriplace en plastique, à la flèche inversée, formule chère aux Allemands.

Malgré les averses et les grains orageux, les présentations en vol sont suivies avec attention, par un public qui manifeste peu et ne perd pas une miette du spectacle.

Les deux attractions principales sont évidemment les vols du « lit-cage », piloté par Obermeier, qui explore, pour le compte du **F.A.K. 191-B**, le domaine difficile du vol vertical (il vole fort bien, évolue en tous sens avec aisance, mais on laisse déjà entendre que la formule ne sera pas suivie à cause de son prix, de sa complexité et de sa courte autonomie) et du gros **Dornier 31**, de 27 tonnes, de transport civil et militaire, à décollage vertical, mais dont les réacteurs de sustentation se trouvent à l'extrémité des courtes ailes.

Du côté français, les vols les plus spectaculaires sont dus à Gérard Henry, sur l'hélicoptère **S.A. 330**, de Sud-Aviation, et sur l'**Alouette III**, qu'il partage avec le pilote allemand Kuntz, et dont il fait ce qu'il veut. C'est d'ailleurs son enfant chéri. N'oublions pas les vols de Maurice Cérée, sur le **Rallye**, avion ivre, mais docile entre ses mains expertes. Ex-

cellents vols de Bernard Chauvreau, sur le **motoplaneur F.V. A** signaler également le planeur **K.A. 8 Schleicher**, muni d'un minuscule moteur rotatif **Wankel-Sachs**, de 160 cm³, tournant à 5.000 tours-minute, pesant 10 kg. et consommant 2,2 litres à l'heure. Il bourdonne comme un insecte, mais si son hélice miniature ne lui permet pas le décollage autonome, elle suffit en vol à le maintenir en altitude et à prospecter les ascendances.

La note dominante reste la prolifération des bimoteurs. Le nouveau **Twin-Pilatus**, piloté par Hanz Galli, en plein orage, le **Twin-Offet**, l'**Islander**, de Britten-Norman et toute la gamme des bi-réacteurs, des biturbo-propulseurs et des bimoteurs à piston, d'affaires : **Mystère 20**, **H.S. 125**, **Lear Jet**, **Hansa**, **Jet Commander**, **Jet Stream**, **Mitsubishi II**, **Skyservant**, **Skymaster**, etc.

La Foire de Hanovre, par l'étendue de ses participations et l'importance grandissante de l'aviation privée, tend donc à devenir un rendez-vous nordique, mais tiendra-t-elle son rythme annuel ? Farnborough, Le Bourget, Cannes « paraissent » tous les deux ans. N'est-ce pas plus sage ?

Pierre Voisin.