

## CARNET

### ● Suite de la page 15

chef de l'Inspection Générale de l'Aviation Civile et Henri **Mazen**, Inspecteur général de l'Aviation Civile, qui étaient au premier rang des nombreuses personnalités qui avaient tenu à venir féliciter M. Chappert.

◆ **M. Robert Blanchet**, directeur des ventes d'Airbus Industrie vient de prendre sa retraite. Ancien élève de l'Ecole Centrale, il a consacré toute sa carrière à l'aéronautique civile, d'abord à Air France puis à Sud-Aviation et à l'Aérospatiale où il participa activement aux programmes Caravelle et Concorde. Il était, depuis 1971, le responsable des ventes A-300 à Airbus Industrie.

◆ **M. Henri Trebod**, président-directeur général d'Avia-Plans, qui fit partie de la petite équipe créée par M. Marcel Dassault dans les années 30 et qui travailla clandestinement durant l'occupation aux côtés de M. B.C. Valières et Henri Deplante, est décédé le 18 janvier à l'âge de 73 ans. M. Trebod homme dynamique, ayant de grandes qualités de cœur, avait créé après la guerre la société Avia Plans connue pour la qualité de ses travaux.



M. Trebod était titulaire de la médaille de l'aéronautique. Les obsèques de M. Trebod ont eu lieu lundi dernier à Garches en présence d'une assistance nombreuse et recueillie.

◆ **Le général d'armée aérienne Maurice Challe**, Grand Croix de la Légion d'Honneur, est décédé le 18 janvier au Val-de-Grâce à l'âge de 73 ans. Ses obsèques ont eu lieu mardi dernier en l'église St-Honoré-d'Eylau, à Paris, et il a été inhumé aux Saintes-Maries de la Mer.

## ANNONCE CLASSEE

AIR LITTORAL  
Lignes aériennes régionales  
recherche pour Montpellier  
**MECANICIENS AVION**  
âge maximum 25 ans.  
Envoyer C.V., photo et présentations à  
Air Littoral, Aéroport Fréjorgues,  
34130 MAUGUIO

## NOS ANNONCEURS

AEROSPATIALE .....	11, 38
CEGEDUR .....	29, 31
CROUZET .....	26
DASSAULT BREGUET .....	20, IV
ENERTEC SCHLUMBERGER .....	22
EUROMISSILE .....	44, 45
HELI UNION .....	18
REIMS AVIATION .....	2
SNECMA .....	6, III
THOMSON CSF .....	2
VFW FOKKER .....	12, 13

## Programme bi CFM 56

### ● Suite de la page 11

est décrit par le CCE de la SNECMA comme une issue vitale pour assurer le plein emploi, pour assurer la place de la SNECMA dans le domaine civil et pour équilibrer la coopération SNECMA/General Electric. Evoquant le danger de voir la SNECMA réduite au rôle de sous-traitant, le CCE demande

que le développement des versions du CFM 56 vers le haut de gamme ou vers le bas soit rapidement entrepris avec l'aide de l'Etat. Conscient de l'importance du CFM 56 pour l'avenir de la société nationale, le CCE de la SNECMA a décidé le lancement d'une campagne d'action en vue de sensibiliser l'opinion publique sur le programme bi-CFM 56 durant les 5 mois précédant le salon du Bourget ■

## Fiat Aviazione

### ● Suite de la page 14

directeur général de Fiat Aviazione a révélé qu'un accord allait être conclu sous peu entre Rolls-Royce d'une part et le groupe des quatre motoristes ita-

liens d'autre part (Fiat, Motoravia Sud, Alfa Romeo, Piaggio) pour la production sous licence du turboréacteur « Spey » qui, rappelons-le, a été sélectionné pour équiper le futur chasseur « AMX » de l'Aéronautique Militaire Italienne. ■

## Impressions de vol

### ● Suite de la page 23

Une seule critique : les portes latérales doubles dégagent bien une large baie d'accès, mais, en compensation, l'une des portes est munie à son extrémité d'une barre verticale qui, à la fermeture, se verrouille dans des alvéoles haut et bas ad hoc et se comporte alors comme un montant épaulant la

structure. C'est un système très astucieux, certes, mais si la barre est mal verrouillée, l'une des portes s'entrouve en vol et des idées fort désagréables vous traversent alors...

Un coup de chapeau quand même au « design » du « Hawk », qui est, avec l'ASTar, l'un des hélicoptères les plus élégants jamais conçus.

J. M. ■

## Orly 1983

### ● Suite de la page 36

presse qu'il a tenue le vendredi 19 janvier 1979, que s'il est exact que la majeure partie de l'augmentation d'activité d'Air France se portera dans les années qui viennent sur l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle, l'activité de la compagnie sur l'aéroport d'Orly ne sera pas diminuée pour autant, qu'il

s'agisse du nombre des mouvements d'avions, du nombre de passagers transportés, des activités « commissariat » ou des activités « gros entretien ». « Les populations installées autour de l'aéroport d'Orly », a poursuivi et conclu le président Giraudet, « n'ont donc pas à craindre une diminution des activités d'Air France, mais peuvent au contraire s'attendre à ce qu'elles marquent une légère augmentation au cours des prochaines années ». ■

## F-16

### ● Suite de la page 43

fourni par British Aerospace constructeur du missile. Selon General Dynamics, ces essais ont démontré la capacité du F 16 monoplace comme chasseur nomoplace d'attaque au sol, notamment pour la lutte antichars avec des armes laser.

## « Atlantis 2 » en production de série en France

Rappelons que le pod de désignation laser « Atlantis 2 », développé en coopération par Thomson-CSF et Martin Marietta, a déjà été évalué officiellement par l'Armée de l'Air française qui a décidé d'en équiper les avions Jaguar et Mirage 2000 ; le pod français sera

fabriqué en série par Thomson-CSF (Cf. « Air et Cosmos », n° 738). Récemment la revue française « Air Actualités » précisait que le pod « Atlantis 2 » équiperait les Jaguar pour le tir de **missiles air-sol « AS 30 Laser »** (Aéropatiale) équipés de l'autodirecteur laser « Ariel » de Thomson-CSF et de la **future bombe de 1 000 kg** dotée d'une tête de guidage laser dérivée de l'« Ariel ».

En octobre dernier, des représentants des USA, de la France et de la Grande-Bretagne se sont réunis afin d'étudier les modalités de coopération transatlantique pour la production en série du pod « Atlantis 2 » d'une **nouvelle famille d'armes à guidage laser « AGM »** (Air-to-Ground Missiles) utilisant le pod franco-américain « Atlantis 2 ».

P. L. ■

## Etages PAM

### ● Suite de la page 45

lui paraissait plus disponible que le lanceur européen « Ariane » (cf. Air et

Cosmos n° 728). Cela porte à 14 le nombre d'étages « PAM » commandés à McDonnell Douglas, dont huit pour la NASA et huit pour Hughes Aircraft (Cf. Air et Cosmos n° 741). ■