

mettre au point recourant soit à des systèmes de clavettes, soit au soudage. Une des missions de Soyouz 6, avait été en 1969, l'expérimentation du matériel de soudure Vulcain... en vue de mettre au point les techniques de construction dans l'espace, nous avaient alors dit les Soviétiques. Peut-être le dixième anniversaire de cet exploit sera-t-il pour eux l'occasion de tester l'outillage qu'ils ont pu concevoir forts des enseignements recueillis avec les trois modes d'utilisation de l'appareil Vulcain.

Autrement dit, après les très spectaculaires expériences de longue durée en 1978, la logique voudrait que, dans l'avenir immédiat, les Soviétiques nous fassent assister à une série d'opérations ponctuelles à la lumière de ces préoccupations, la logique semblant imposer qu'après avoir résolu les problèmes les plus difficiles — concernant directement le séjour des hommes dans l'espace — ils s'emploient à demander à des cosmonautes tout ce qui peut être réalisé avec les moyens dont ils disposent. ■

ANNONCES CLASSÉES

SOCIÉTÉ D'ÉDITIONS AÉRONAUTIQUES

Recherche **collaborateur** ayant quelques années d'expérience de l'industrie aéronautique (cellule ou moteurs). **Niveau ingénieur** et bonne connaissance de l'anglais exigés. Place stable. Envoyer curriculum vitae et prétentions au journal sous références 3000.

Atelier Aviation Générale recherche un

DIRECTEUR TECHNIQUE

avec Contrat d'Expatrié, ayant une expérience d'avion à piston, turbine et réacteurs.

Ecrire **AFRICAIR SERVICE BP 8127 Dakar-Yoff (Sénégal)** avec C.V. et prétentions.

Recherchons **MECANICIENS AVIONS** Cellule-moteur (Pistons et turboprop), expérimentés et débutants (âge maximum 30 ans) pour emplois France ou Etranger sous contrat.

Rémunération suivant expérience et qualification. **Stages de formation assurés si nécessaire.**

Candidature à envoyer **exclusivement par écrit (C.V. + photo)** à : **LOGISTAIR, Aéroport de Fréjorgues, 34130 Mauguio.**

Pour **EMPLOIS France et Outre-Mer,** recherchons :

RESPONSABLES TECHNIQUES confirmés

Expérience souhaitée dans la formation, Rompus à l'encadrement de personnel d'entretien et au fonctionnement technico-administratif des Compagnies aériennes de taille moyenne.

Langue anglaise lue : Homme de terrain, bonne présentation et bonne aptitude au contact de Haut Niveau. Rémunération suivant expérience.

Candidature à envoyer **exclusivement par écrit (CV + photo)** à : **LOGISTAIR, Aéroport de Fréjorgues, 34130 MAUGUIO.**

NOS ANNONCEURS

AEROSPATIALE	11
DASSAULT-BREGUET	30, 1V
FORT ELECTRONIQUE	36
PROMO REALISATION	6
REIMS AVIATION	6
SEPECAT	14
SMITHS	16
SNECMA	2, III
VFW FOKKER	10, 11

YAH 64 n° 3

● Suite de la page 15

de vol ; le n° 3 pour des essais de qualité de vol et du système moteur (deux turbomoteurs T.700 de General Electric).

Le véritable prototype sera l'exemplaire n° 4, qui sera utilisé lui aussi pour des essais structuraux, et volera au début de l'été ; Teledyne Ryan,

qui fabrique une bonne partie de la structure des YAH-64, devait très récemment livrer celle du n° 5 ; celle du n° 6, le dernier des prototypes, sera livrée en mars. Les appareils nos 5 et 6 seront utilisés pour des essais de systèmes.

Le coût du développement du YAH-64 est évalué à 390 millions de dollars (environ 1,7 milliard F). La décision de lancement en série doit être prise en décembre 1980. ■

Boeing E-3A

● Suite de la page 25

outre, certaines des « limitations » de l'E-2C ne s'appliquent pas à l'ANG (dont l'endurance est supérieure à celle de l'E-3A).

Restent les **considérations purement économiques.** Le prix d'un E-3A est de 75 millions de dollars, mais ce prix comprend les coûts de recherche et développement, estimés par Boeing à près d'un milliard de dollars, tant pour

l'E-3A que pour le Nimrod britannique...*

Reste enfin les **considérations purement politiques,** d'intégration de la fonction de contrôle de la situation tactique, au sein de l'Otan...

Décision des plus complexes...

Gérard COLLIN ■

* Il faut noter que cette estimation est au minimum double de celles généralement avancées en France et en Grande-Bretagne.

Armée de l'air

● Suite de la page 28

tre toutes les formes de menace ont continué à se développer dans le courant de l'année, en particulier pour ce qui concerne la construction d'abris pour avions, la mise en place des batteries de « Crotale » et de canons anti-aériens ainsi que l'équipement des unités de protection en matériels modernes tels que les radars de détection, des équipements de vision nocturne et de détection automatique d'intrusion.

Une assistance technique accrue

L'assistance militaire technique fournie par l'Armée de l'Air aux aviations militaires étrangères qui se sont dotées de matériel français s'est légèrement accrue en 1978 ; plus de mille stagiaires étrangers ont été instruits l'an dernier dans les écoles de l'Armée de l'Air, tandis que près de quatre cents cadres de l'Armée de l'Air ont prêté sur place leur concours à des forces aériennes étrangères. ■

Aéroports londoniens

● Suite de la page 31

moins, à Heathrow. Le gouvernement britannique, durement mis en cause par le gouvernement espagnol qui avait pris l'an dernier des mesures de rétorsion à l'égard du transporteur britannique B.C.A.L. en matière de droits de trafic, vient de reconnaître qu'en raison des trop courts délais d'ici au 1^{er} avril et des pénalisations

résultantes (les horaires d'été ont déjà été établis), il ne serait pas raisonnable de contraindre Iberia à se transférer à Gatwick à la date initialement prévue.

Néanmoins, la B.A.A. maintient que ce transfert devra de toutes façons être réalisé. Pour ce qui concerne la compagnie Air Canada, contrainte elle aussi de se transférer à Gatwick, cette opération ne semble pas devoir être réalisée avant 1981.

OTS-2

● Suite de la page 37

Galileo (Italie) remarquées depuis le début et probablement dues à un défaut de conception, d'après l'ESA (le satellite possède aussi des senseurs

infrarouge Sodern), et les frictions anormales survenant épisodiquement dans le mécanisme de rotation des panneaux solaires réalisés par Hawker Siddeley Dynamics (G.B.).

L'ESA prévoit d'effectuer une revue du fonctionnement d'« OTS 2 » environ tous les six mois. ■