



F-104 G. Avion supersonique, de vitesse Mach 2,4, monté entièrement par les firmes belges Sabca et Fairey, le F-104 G laisse espérer qu'un jour la Belgique pourra construire des engins spatiaux.

F-104 G. Dit supersonisch vliegtuig (topsnelheid: 2,4 Mach), gans gemonteerd door de Belgische firma's Sabca en Fairey, doet ons hopen dat ons land eens ruimtetuigen zal kunnen bouwen.



1.000.000 repen per dag, 20 repen JACQUES per seconde. Een waar exploit in de voedingsannalen!

1.000.000 de bâtons JACQUES par jour, cela signifie, par seconde, 20 bâtons. Un exploit dans les annales alimentaires!

LES FUSÉES QUI ONT DES AILES

Il ne se passe guère de mois, de semaines même, sans qu'une nouvelle découverte ne soit faite, sans qu'un nouveau pas ne soit franchi, nous ouvrant progressivement et inlassablement de nouveaux horizons au prix de longs et innombrables efforts. Lentement, l'avion se dégage de sa chrysalide, il naît peu à peu aux formes qui lui permettent de remplir avec le maximum d'efficacité sa tâche de coursier du ciel.

Un monde ne sépare-t-il pas déjà le légendaire Spitfire, qui s'immortalisa durant la Bataille d'Angleterre, des merveilleux bolides argentés que sont les plus récents avions de chasse comme le Starfighter F-104 G, susceptible d'atteindre des vitesses de l'ordre de 2,4 Mach et des altitudes de 27.000 mètres, ou le fameux bombardier Convair B-58 Hustler qui a couvert la distance New York-Paris en 3 heures 20 minutes? Véritable fusée ailée, l'avion moderne, sous la formidable poussée de ses réacteurs, accomplit des performances qui reculent les frontières du possible et réduisent peu à peu la dimension de notre planète à ce qu'elle est en fait: un point dans l'infini de l'Univers.

Fusée, oui, sans doute, si l'on juge sa voilure simplifiée à l'extrême, son profil aigu d'engin interplanétaire. L'avion finira vraisemblablement par ne plus se différencier de la fusée que par l'usage qu'il fait de l'air: il consomme l'air ambiant alors que la fusée emporte son air liquide pour le vide absolu de l'espace extra-atmosphérique.

Déjà, nos avions de transport subsoniques accomplissent aujourd'hui des voyages dont les performances égalent celles des premières fusées expérimentées à la fin de la Seconde Guerre Mondiale. Ils voguent à présent à des altitudes de 12 à 15 mille mètres, atteignant des vitesses de 900 à 1000 km/h, tandis que dans leurs flancs imposants bat la vie paisible de quantité de passagers. Le vol, jugé impossible il y a dix ans, n'étonne même plus nos voyageurs, car ils sont les contemporains du miracle permanent.

GEVLEUGELDE RAKETTEN

Geen maand, ja zelfs geen week gaat voorbij zonder nieuwe uitvindingen, nieuwe stappen naar een toekomst met wijdere horizonen, verdere vooruitzichten die de vrucht zijn van lange geduldige inspanningen. Gestadig ontpopt zich het vliegtuig en het krijgt de vormen waarmee het zo doeltreffend mogelijk zijn taak zal kunnen vervullen als draver in de lucht.

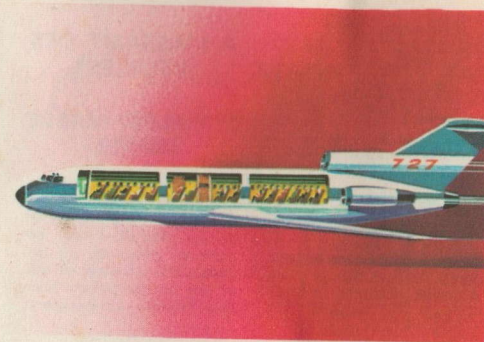
Ligt er reeds geen wereld tussen de beruchte Spitfire uit de slag van Engeland en de prachtige zilverpijlen die de jachtvliegtuigen zijn van heden, zoals de Starfighter F-104 G die zijn snelheid tot 2,4 Mach opdrijft en hoogten ingaat rond de 27.000 meter of nog het befaamde bombardementsvliegtuig Convair B-58 Hustler dat onlangs van New York naar Parijs vloog in 3 uren en 20 minuten?

Het moderne vliegtuig, een ware raket met vleugels door geweldige reactiemotoren gestuwd, levert prestaties die gisteren nog als onmogelijk golden en herleidt allengs de afmetingen van onze planeet tot wat ze werkelijk zijn: deze van een stip in het oneindige van het heelal.

De gelijkenis met een raket is treffend daar het vliegtuig kortwiekend werd en de scherpe vorm aannam die ook deze is van de ruimtetuigen. Wellicht zal het zich tenslotte nog alleen van de raket onderscheiden door zijn luchtverbruik: het vliegtuig verbruikt de lucht om zich heen terwijl de raket haar vloeibare lucht meedraagt die ze ook nog behoeft in het luchtledige van de ruimte boven de atmosfeer.

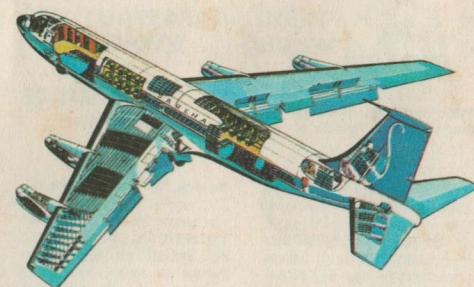
Reeds nu evenaren de subsonische transportvliegtuigen de prestaties van de eerste raketten die tegen het einde van de tweede wereldoorlog werden beproefd.

Zij vliegen op 12 à 15 duizend meter hoogte tegen een snelheid van 900 à 1.000 km/u, terwijl hun vlucht, die tien jaar geleden als onmogelijk werd beschouwd, het rustig leventje niet verstoort van de talrijke passagiers binnen hun flanken, want deze passagiers zijn gewend geraakt aan het bestendig mirakel dat ons omgeeft.



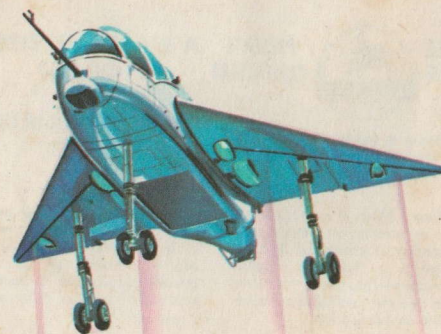
Boeing 727. Aujourd'hui, les chevaux ne sont plus mis à l'avant de la diligence. Ils sont tout à l'arrière, sous la forme de trois réacteurs. Vitesse: 900km/h - 113 passagers.

Boeing 727. Heden worden de paarden niet meer vóór de postkoets gespannen. Zij bevinden zich achteraan en wel in drie reactiemotoren. Snelheid: 900km/u - 113 passagiers.



Boeing 707 (écorché). Quelque peu ajouré pour nous montrer ses fauteuils, sa charpente et son espace, ce quadriréacteur subsonique de la Sabena prend déjà le visage de l'avenir.

Boeing 707 (zonder wand). Dit viermotorig reactievliegtuig van de Sabena, gedeeltelijk ontakeld om ons zijn zetels, zijn gebinte en zijn binnenruimte te tonen, keert zich resoluut naar de toekomst.



Short SC-1. Plus n'est besoin d'aérodrome, cet avion se pose où bon lui semble; un réacteur assure sa propulsion, quatre turbo-réacteurs le font atterrir et décoller verticalement comme un hélicoptère.

Short SC-1. Dit vliegtuig heeft geen vliegveld meer; het landt naar believen. Het wordt door één reactiemotor voortbewogen terwijl vier turboreactoren het verticaal doen opstijgen en landen.

à l'assaut des étoiles !
stormloop naar de sterren !



JACQUES

toont u **DE RUIMTEVAART**
présente **L'ASTRONAUTIQUE**