

LES AILES

JOURNAL HEBDOMADAIRE DE LA LOCOMOTION AERIEENNE

Rédacteur en Chef : Georges HOUARD.

Rédaction, Administration : 65, Faubourg Poissonnière, Paris IX^e
TELEPHONE : PROVENCE 97-49 — CHEQUES POSTAUX : PARIS 443-49

Abonnements d'un an : France : 25 fr.
Union Postale : 45 fr. — Autres pays : 60 fr.



Pour son petit Noël, l'Aviation privée a reçu la nouvelle d'avoir, un jour prochain, à déménager d'Orly envahi par les militaires. Pour son Jour de l'An, elle a été comblée : un Arrêté rendant singulièrement plus sévères les conditions de délivrance du certificat de navigabilité des avions privés. Régression marquée dans la voie de la liberté et encouragement, pour les constructeurs, à augmenter les prix de vente.

Il paraît que l'Arrêté qui fixe ces nouvelles conditions n'a été pris par le Ministre qu'après l'accord unanime de la Commission de l'Aviation privée qui siège au Ministère. Il est peut-être exact que cette Commission est animée des meilleures intentions et qu'elle compte une majorité de pilotes. Mais combien complètement de constructeurs d'avions privés et surtout d'usagers — d'usagers, bien entendu, qui paient les avions qu'ils achètent ?

On nous dit : « La menace de la concurrence étrangère est grave. A tous points de vue, agrément et sécurité notamment, nos constructeurs ne font pas un effort suffisant. Il faut leur imposer cet effort, quitte, lorsqu'ils auront réalisé les progrès nécessaires et acquis de bonnes habitudes, à leur rendre la liberté. »

Mon Dieu, que la Commission vous excuse, mais nous imaginons que les constructeurs sont aussi qualifiés que ses membres — davantage même, l'intérêt aidant — pour déterminer ce que doit être un bon avion.

L'Etat, par la voie de ses Commissions, n'a jamais imposé à M. Citroën, à M. Renault ou à M. Peugeot, les directives de la construction automobile. Si un Ministère avait voulu et eu le pouvoir de diriger l'industrie automobile comme l'Air dirige la technique de l'industrie aéronautique, nous ne connaîtrions pas les admirables voitures de luxe à 18.000 ou 20.000 francs.

En Aviation privée comme en automobile, il n'y a qu'une règle, qu'une loi qui conduise au progrès : l'expérience de l'usager. A vouloir systématiquement la transgresser, on finira par arrêter complètement l'essor d'une Aviation qu'on prétend vouloir développer.

RECORDS

Le Caudron, type « Coupe Deutsch », a brillamment battu trois records de vitesse, sur 100, 500 et 1.000 kilomètres. C'est un « C-362 » à moteur Renault. En 1, l'appareil à Istres, vu de trois quarts arrière. En 2, une composition originale du bolide en plein vol. En 3, le pilote Raymond-Delmotte. — Le Lioré-et-Olivier « Le O-255 », destiné aux Forces Aériennes de mer, est un hydravion équipé de trois moteurs Hispano-Suiza 12 Xbrs; il a enlevé aux Américains, qui les détenaient depuis longtemps, deux records d'altitude avec charge de 500 et 1.000 kg. En 4, l'hydravion, utilisé pour cette tentative. En 5, le même appareil, équipé en avion. En 6, le pilote des records, Maurice Bourdin.

