

LES AILES

JOURNAL HEBDOMADAIRE DE LA LOCOMOTION AERIENNE

Rédacteur en Chef : Georges HOUARD.

Rédaction, Administration : 95, 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.



Il y a deux manières d'envisager le présent et l'avenir de l'industrie aéronautique.

La première : l'Aviation est liée à l'Etat ; c'est l'Etat qui la fait vivre et continuera à la faire vivre par ses commandes de matériel militaire, par les subsides qu'il accorde aux compagnies de transports aériens. L'Aviation-privée elle-même ne se développe que dans la mesure où l'Etat la subventionne. L'Aviation exige des appareils puissants et chers dont une clientèle particulière ne peut faire les frais. L'Aviation est indissolublement et pour toujours liée à l'Etat.

La seconde : les subsides de l'Etat ne doivent être considérés que sous la forme d'une aide provisoire au démarrage de l'Aviation. Aussi bien ne peut-on bâtir une industrie saine, une industrie d'avenir, sur un appui qui, soudainement, peut faire défaut. Que, par miracle, les généreux projets de Genève aboutissent un jour : il n'y aura pratiquement plus d'aviation militaire et, par conséquent, plus de commandes. Que l'Aviation Marchande ne vive que par les bienfaits de la subvention, celle-ci peut être réduite, disparaître, et il n'y aura plus de lignes, plus de commandes d'avions commerciaux. Que, d'autre part, le principe d'étatisation intégrale réussisse à triompher, l'Aviation militaire et marchande subsistant, l'Etat exploitera les lignes, fera construire dans ses arsenaux, dans ses ateliers les matériels dont il aura besoin.

Dans ces conditions, ne sert-on pas, en premier lieu, les intérêts de l'industrie aéronautique lorsque, comme le fait ce journal, on s'efforce de mener campagne pour que cette industrie ne reste pas figée devant le mirage des appuis de l'Etat ? L'Etat, c'est entendu, fait vivre présentement l'industrie aéronautique, mais, celle-ci alimentée uniquement par l'Etat est à la merci de ses bonnes dispositions et de ses générosités.

Nous prétendons sauver l'industrie aéronautique d'une menace redoutable, en lui montrant la nécessité, plus impérieuse que jamais, de chercher une clientèle particulière qui se substituera à celle, défaillante, de l'Etat, et de consentir à ce résultat si désirable les efforts et les sacrifices qu'il mérite.

● ESSAIS ●

Deux machines : la première, le Farman à moteur Renault de Maurice Arnoux ; la seconde, le Kellner-Béchereau à moteur Delage qu'a essayé le Capitaine Vernhol. En 1, 2 et 3 : vues du Farman-Renault sous différents aspects. Remarquer tout particulièrement l'atterrisseur monoroue relevable. En 4 : Maurice Arnoux, pilote de l'avion qualifié pour la Coupe Deutsch. En 5 et 6 : vues de face et de côté du Kellner-Béchereau. En 7 : l'atterrisseur relevable. En 8 : le capitaine Vernhol. Dimanche, au cours d'un vol d'essai, la machine dut se poser fortuitement sur un terrain défectueux. Elle fut brisée et son pilote blessé.

