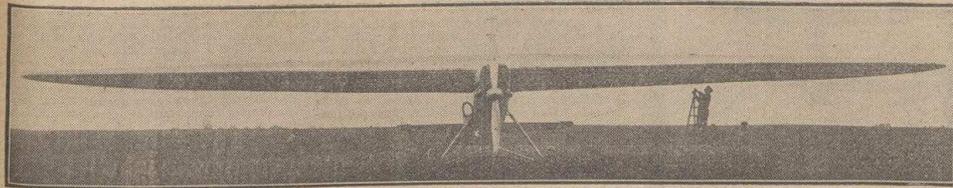




LA SEMAINE...



Le Blériot 110, type « Record », monomoteur Hispano-Suiza de 600 CV, création de l'ingénieur Zappata. (Photo André — Le Bourget)

CONTRE LES RECORDS DE DUREE ET DE DISTANCE

Bossoutrot et Rossi volent pendant 57 h. 27 m.

C'est la tempête survenue pendant la troisième journée de la tentative du Blériot-Zappata qui força les pilotes à se poser alors qu'il restait encore 1.500 litres d'essence à bord.

Pour la troisième fois, poursuivi par une malchance inouïe, Bossoutrot et Rossi viennent d'échouer dans leur tentative contre les records du monde de durée et de distance en circuit fermé.

Matériel et pilotes ne sortent d'ailleurs nullement diminués de ces rudes épreuves, loin de là. L'appareil et l'équipage ont démontré amplement que, le jour où l'adversité voudra bien les lâcher, ils sont de taille à enlever, et de loin, les records convoités.

On se rappelle les deux précédentes tentatives de Bossoutrot et de Rossi à bord du Blériot 110 de performance, création de l'ingénieur Zappata. La première, en novembre dernier, fut interrompue, après 67 h. 32 m. 20 sec. de vol, par l'épuisement de la provision d'huile; au cours de ce vol, Bossoutrot et Rossi s'attribuaient le record français de durée, bousculant au passage, de près de 20 miles, le record mondial de Maddalena et de Ceconi; la seconde, en décembre, fut interrompue par le mauvais temps après 27 heures 32 m. 43 s. de vol.

Mettant à profit le beau temps, Bossoutrot et Rossi décidèrent de renouveler leur tentative et le 27 janvier, au matin, à la Sénia, le « Blériot-Zappata » ayant été chargé de 6.100 litres d'essence et 325 litres d'huile, Bossoutrot décolla le lourd appareil avec sa maîtrise habituelle. Les huit tonnes du Blériot 110 avaient été enlevées en moins de 50 secondes, après 1.500 mètres de course, malgré un terrain encore détrempé.

Il faut remarquer d'ailleurs que, grâce à la grande surface alaire de l'appareil, la charge au mètre carré atteignait à peine 100 kilos, chiffre respectable sans doute mais qui tend à devenir normal pour ce genre de tentative.

Les prévisions météorologiques étaient extrêmement favorables et à peine signalait-on un léger vent de 18 à 20 kilomètres à l'heure. De fait, pendant les deux premières journées, le vol s'effectua dans les meilleures conditions. La vitesse de croisière était en augmentation sur les précédents essais; la consommation était en diminution et l'équipage donnait les meilleures nouvelles du bord.

Tout allait donc pour le mieux, d'autant plus que pilotes et appareils avaient précédemment donné des preuves suffisantes de

leurs qualités pour que tous les espoirs fussent permis.

Malheureusement, la situation devait changer le 29 janvier.

Déjà, dans la nuit, le temps était devenu menaçant et, vers 2 heures, les aviateurs avaient dû abandonner leur circuit pour se tenir près de l'aérodrome.

Au matin, cependant, le vent s'était calmé, l'équipage reprit son parcours habituel, d'abord Lourmel, La Sénia, Port-aux-Poules; puis, au grand jour, Lourmel, La Sénia, Blad Touaria.

Ce fut alors le commencement des déboires de Bossoutrot et de Rossi.

Le vent reprit avec plus de violence, atteignant 60 à 65 kilomètres-heure. Le « Blériot 110 », ballotté, secoué, bousculé, fuyant devant

la tempête, sautant d'un circuit à l'autre, se défendait héroïquement, tandis que Bossoutrot et Rossi, arc-boutés à la tâche, de toute leur énergie, conduisaient le grand oiseau dans les éléments déchaînés.

Ce furent alors des minutes angoissantes et du sol on suivait avec anxiété la lutte que soutenaient les pilotes.

Mais la force du vent augmentait toujours et atteignit 80 kilomètres-heure.

A 2 heures de l'après-midi, épuisés, les aviateurs firent savoir qu'ils allaient atterrir; mais les ingénieurs Zappata et Gravier les persuadèrent de tenir encore, dans l'espoir d'une accalmie dans la soirée.

Enfin, à 15 h. 25, littéralement exténués, à bout de forces, les pilotes étaient obligés d'atterrir au milieu des rafales de vent qui menaçaient, à chaque instant, de retourner l'appareil.

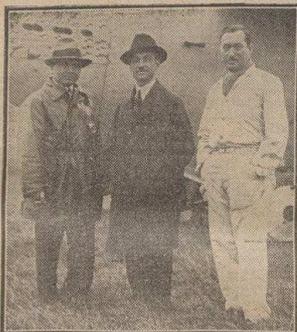
Cette troisième tentative prenait fin après 57 h. 27 m. de vol; plus de 6.750 km. avaient été parcourus. Les réservoirs contenaient encore 1.500 litres d'essence et 150 litres d'huile, carburant suffisant pour assurer plus de 20 heures de vol.

C'est avec raison que l'on peut dire que les trois tentatives du Blériot 110, si elles n'ont point été couronnées du succès escompté, n'en ont pas moins démontré les remarquables qualités de la création de l'ingénieur Zappata. Après plus de 200 heures de vol, après ces 15 dernières heures passées dans la tempête, l'avion est revenu au hangar aussi net, aussi rigide, aussi superbe qu'au premier jour et nous demeurons persuadés qu'il nous ramènera bientôt, après une révision que la prudence impose, les deux records convoités qu'il doit battre de loin.

On ne manquera pas d'admirer la belle régularité de marche du 600 CV Hispano-Suiza qui ne causa aucun ennui au cours de ces trois tentatives. Il répondit à tous les efforts qui lui furent demandés.

Enfin Bossoutrot et Rossi ont accompli un bel exploit et une dure besogne, bien que le succès ne leur ait pas encore souri. Mais ce n'est que partie remise et leur ténacité nous permet d'espérer assister à leur prochain triomphe.

J. DUPIEUX.



De gauche à droite : Rossi, Zappata, Bossoutrot. (Photo André — Le Bourget).

LES « TRANSPORTEURS DE TROUPES » ARRIVENT PRES DU BUT

ILS AURONT TRAVERSE TOUTE L'AFRIQUE DU NORD AU SUD.

Les trois avions Vickers « Victoria », avions de transport de troupes, envoyés en voyage et en service, du Cairo au Cap, ont presque achevé la traversée de l'Afrique.

Nous les avons laissés, le 17 janvier à Entebah dans l'Ouganda. Le 23, ils étaient à Tabora, dans le Tanganyika, à mi-chemin entre Le Cairo et Le Cap.

Le 28, ils arrivaient à Broken-Hill, dans le Nord de la Rhodésie. Rappignons qu'ils ont quitté Le Cairo, le 10 janvier.

ARRACHART EST PARTI CHERCHER LALLOUETTE

A TRES VIVE ALLURE, SON FARMAN-RENAULT L'A MENE AUX BORDS DU SENEGAL

A bord de son Farman-190, à moteur Renault de 250 CV., Ludovic Arrachart, accompagné de son mécanicien Paillet, bruta les étapes pour rejoindre l'équipage Lallouette-Permange. On sait que ces derniers sont arrêtés à Mopti, à 300 km. environ au Sud-Ouest de Tombouctou. Après avoir quitté Toussus-le-



Ludovic Arrachart

Noble, le 26 janvier, à 13 h. 30, l'avion dépanneur se posait le soir même à Marselle-Mari-gnan, en repartait au petit matin et atteignait successivement Alicante, Tanger et Casablanca. Le 28 janvier, à 18 h., l'équipage atterrissait à Agadir où il passa la nuit. Puis, le voyage se poursuivait vers Dakar, par Port-Étienne, et, le 31 janvier, on apprenait qu'Arrachart était à Podor, sur le Sénégal. Ce sont les dernières nouvelles dont nous avons eu connaissance avant de mettre sous presse.

Le but est maintenant très proche; souhaitons donc simplement au Farman-Renault de terminer son beau voyage aussi heureusement qu'il l'a commencé.

LA PRISE D'ARMES DU BOURGET

LE GENERAL HERGAULT, LE GENERAL HUET ET LE COLONEL HOUEDEMONT REMIENENT DES DECORATIONS

Il y eut, jeudi dernier, à 14 heures, une prise d'armes au 34^e régiment d'aviation du Bourget.

Le colonel Houedmont présenta le drapeau aux jeunes recrues et leur enseigna le noble passé des escadrilles qui s'unirent pour former, en temps de paix, le 34^e régiment.

Une remise de décorations eut lieu ensuite. Le général Hergault remit la rosette de la Légion d'Honneur au commandant Vallin et la Croix de Chevalier à l'adjutant chef Lallemand.

Le général Huet décora le capitaine de Vitrolles; puis, le colonel Houedmont fit Chevalier l'adjutant chef Martin et remit la médaille militaire à plusieurs sous-officiers.

SUR 109 RECORDS MONDIAUX LA FRANCE EN POSSEDE 36

EN 1930, QUARANTE-SIX RECORDS FRANÇAIS ONT ETE HOMOLOGUES PAR LA COMMISSION SPORTIVE DE L'A.E.C.F.

Quand on fait le total des records internationaux détenus par chaque nation, on obtient des chiffres impressionnants qu'il est intéressant de comparer.

Ainsi, en 1930, la Commission sportive de l'Aéro-Club a homologué 46 records établis en France.

Aujourd'hui, la liste officielle de la Fédération Aéronautique Internationale comprend un total de 109 records. Sur ce chiffre imposant, 36 reviennent à la France. Et c'est elle qui détient le premier rang. Viennent ensuite: Allemagne, 29; Etats-Unis, 22; Italie, 11; Tchécoslovaquie et Grande Bretagne, 8; Suisse, 1; sans nationalité, 1. Ce dernier record se rapporte à celui de Lena Bernstein.

Comme on le voit, la situation de l'aéronautique française est fort bonne sur le palmarès mondial.

LE BUDGET DE L'AIR ITALIEN S'ÉLEVE A 752 MILLIONS DE LIRE

IL EST EN AUGMENTATION DE 34 MILLIONS DE LIRE SUR CELUI DE L'AN DERNIER

Les dépenses prévues pour le budget de l'aéronautique italienne s'élèvent au total de 752.890.000 liras, soit une augmentation de 34.800.000 liras sur le budget de l'exercice en cours.

Aux différents chapitres, on note : 42.391.000 liras pour le personnel civil ; 123.902.000 liras pour le personnel militaire ; 1.520.000 liras pour les pensions ordinaires ; 510.318.300 liras pour la défense nationale ; 74.758.700 liras pour les services civils.

L'ACTIVITE DU CLUB D'AVIONS LEGERS DES FLANDRES

MM. BOULANT ET FREVAL SONT LES PREMIERS MEMBRES QUI OBTINENT LEUR BREVET

Le Club d'avions légers des Flandres a tenu dernièrement son assemblée générale, sous la présidence de M. Lorthiois, assisté de tous les membres du bureau. Dans son allocution, le président a rendu compte de l'activité du club. Au cours de l'année dernière, il a totalisé quatre cents heures de vol. Pendant les trois derniers mois, soixante heures de vol en double commande ont été effectuées; plusieurs élèves sont à la veille de passer leur brevet. Le Club a passé commande, tant pour MM. Boulant et Freval, auxquels un souvenir artistique a été remis.

LE PROCES ROHRBACH-DORNIER

EST-CE QUE LES CONSTRUCTEURS NE VONT PLUS POUVOIR DISPOSER LEURS MOTEURS SUR LES AILES.

Le tribunal de Ravensburg vient de rendre un jugement qui intéresse l'aéronautique. Rohrbach avait attaqué Dornier en l'accusant d'avoir utilisé un de ses brevets concernant la disposition des moteurs au-dessus des ailes. Le tribunal de Ravensburg a donné raison à Rohrbach et a interdit, paraît-il d'achever les deux Do-X destinés à l'Italie ainsi qu'un Do-S en cours de construction à Friedrichshafen tant qu'un accord ne sera pas intervenu. Ce jugement est appelé à faire quelque sensation dans l'aéronautique mondiale, car nombreux sont les avions qui ont maintenant leurs moteurs sur les ailes.

LA MISSION DE L'AVION « GENERAL LAPERRINE » A ETE PRODUCTIVE

LE FARMAN-TITAN DU CAPITAINE WAUTHIER ASSIGNE A ATTEINDRE LES BUTS QU'ON LUI AVAIT INTERNATIONAL D'ANTHROPOLOGIE

« Les Ailes » ont rapporté, dans leur précédent numéro, le retour à l'aérodrome du Bourget, de l'avion « Général-Laperrière » monté par M. Poulin, de la Compagnie Transafricaine d'Aviation, le capitaine Wauthier et le mécanicien Pariset. On sait que l'appareil est un monoplane Farman F-190 à moteur Titan de 230 CV.

Le « Général-Laperrière » a accompli en Afrique une randonnée de tout premier ordre sur l'intérêt de laquelle il semble que l'on

n'ait pas suffisamment insisté. Accompagnant la mission automobile de l'Institut International d'Anthropologie, le Farman 190 a procédé à des reconnaissances et à des prises de vues photographiques.

Il est souhaitable que l'on ait sur le voyage d'ordre essentiellement scientifique de cet avion de plus amples détails et que l'on sache exactement la portée de ses reconnaissances. Un très beau travail a été accompli. Il doit être connu.



La réception, au Bourget, de l'équipage du « Général Laperrière ». De gauche à droite, M. P. L. Weiller, le mécanicien Pariset, le pilote Poulin, le capitaine Wauthier et M. Henri Farman (Photo André — Le Bourget).