

LES AILES

JOURNAL HEBDOMADAIRE DE LA LOCOMOTION AERIEENNE

Redacteur 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.



On revient, ici, sur une question dix fois traitée déjà à cette place. On y reviendra tant qu'elle n'aura pas été définitivement résolue. Il s'agit des trois grands aérodromes de la Région Parisienne, de leur aménagement, de leur destination.

Notre avis, à ce sujet, n'a pas varié. On demande que Le Bourget devienne port aérien exclusivement marchand, qu'Orly soit exclusivement consacré à l'Aviation privée, que l'Aviation militaire soit groupée à Villacoublay. On demande surtout que l'exécution de ce programme fasse partie d'un plan d'ensemble qui repose sur ce que seront les besoins de l'Aviation d'ici vingt ans. Il faut renoncer à organiser nos grands terrains suivant les nécessités du jour, mais en fonction de ce qu'elles pourront être demain et après-demain. En d'autres termes, il faut arrêter un programme à longue échéance et travailler, bâtir, aménager, évoluer suivant ce programme. Sur ce point, nous attirons l'attention, toujours si bienveillante, si éclairée, si compréhensive du Général Denain.

L'Aviation marchande étouffe dans le cadre des installations actuelles du Bourget. Il faut maintenir le port aérien de Paris au Bourget, mais il faut le rebâtir en tenant compte du développement du trafic et de ce qu'il sera dans quelques années. L'Aviation privée a besoin, outre les aérodromes particuliers qui existent ou qui se créent autour de Paris, d'un grand terrain central et nul n'est mieux placé, pour cette destination, que celui d'Orly. Il faut conserver Orly à l'Aviation privée. Mais Le Bourget et Orly ne répondront vraiment à ce que l'on attend d'eux que s'ils sont évacués par les unités de l'Armée de l'Air.

Le déménagement des militaires est possible, dans les deux cas. Peut-être pas immédiatement et en totalité, mais progressivement et, on le répète, en exécution d'un programme de longue haleine, bien étudié et systématiquement appliqué.

Depuis quinze ans, on discute, on ergote, on tergiverse au sujet des grands terrains de la Région Parisienne. On n'adopte que des solutions fragmentaires qui, apparaissant bonnes le jour où elles sont prises, se révèlent insuffisantes le lendemain. On demande au Ministre de l'Air d'en finir avec cette méthode qui ne conduit à rien de définitif. — G. H.



● Coupe Deutsch 1934 ●

On se prépare activement pour la Coupe Deutsch 1934 qui aura lieu le 27 mai à Etampes. Huit appareils sont qualifiés. En 1, 2, 3 : trois vues de l'avion Comper « Streak » qui défendra les couleurs britanniques. En 4 : l'un des avions Potez. En 5 : l'un des Caudron type 1934. En 6 : l'atterrisseur d'un Caudron 1933, atterrisseur non relevable. En 7 : à Etampes, les mécaniciens et les monteurs s'affairent autour des appareils que l'on démonte, après les éliminatoires, pour les ramener à l'usine.