

Envoyez vos Lettres et Colis  
au MAROC, en ALGERIE, à DAKAR  
et en  
AMERIQUE DU SUD  
**PAR AVION**  
COMPAGNIE GÉNÉRALE AÉROPOSTALE  
92, Avenue des Champs-Élysées, PARIS

A LA MANIÈRE DU PASSAGER CLANDESTIN...

## A BORD DU "D-B 70", à son premier vol...

Le nouvel avion Dyle et Bacalan, dont Les Ailes ont publié, la semaine dernière, la description, a effectué, avec un succès complet, son premier vol. Notre correspondant de Bordeaux, Pierre Marie, a réussi à participer à ce vol, et son compte rendu est un hommage justifié aux constructeurs de l'appareil et à son pilote.

— Allo... Allo...  
— M. Pierre Marie?  
— Oui lui-même.  
— C'est Beau-Désert. Montez au terrain, le « D.B. 70 » va voler.

La folie s'empare de moi, je sors, je salue dans un taxi automobile — les taxis aériens ne sont malheureusement pas encore une réalité à Bordeaux — « A Beau-Désert Aviation, avec toute la sauce », dis-je au ehauffeur qui sourit d'un air entendu. Rapidement, nous quittons le centre de la ville, franchissons les boulevards et voici Mérignac. — « Il faut que je monte à tout prix dans le 70, me dis-je, ce qui me permettra d'offrir aux lecteurs des Ailes l'inédit d'un tel article. Comment faire ? »

Sur l'aire, le « D.B. 70 » est là, semblable à un énorme oiseau; il étincelle aux pâles rayons que le soleil jette sur ses tôles de duralumin. Sa vue depuis longtemps m'est devenue familière, mais savoir qu'il va essayer de voler, qu'il volera, me fait un plaisir que, seule, ma passion de l'aviation peut expliquer. Quelques poignées de mains, puis voici Charles Descamps, vieille connaissance qui est très heureux d'avoir le soin des essais.

Je commence à éprouver quelque inquiétude quant à l'autorisation de monter à bord... Enfin, tant que les officiels ne sont pas là, essayons le tout pour le tout. Après avoir discuté longuement la grave question que pose l'absence d'assurance, j'obtiens de la complaisance de M. Richet, le chef de l'aérodrome de la Société Aérienne Bordelaise, l'autorisation de monter « sans que personne ne le sache, ni vu ni connu, sans parachute, à mes risques et périls ». S'il savait ce que le parachute m'importe peu, même pour un premier vol! Je monte donc et vais me cacher à l'extrémité arrière du fuselage droit où personne ne viendra me chercher. Un autre « passionné » de l'Aviation, en l'espèce, M. Albert Maret, délégué de la Ligue Aéronautique, vient me rejoindre ayant obtenu la même autorisation. Par un petit hublot, je vois arriver quelques personnalités officielles, les ingénieurs de la S.A.B., quelques représentants de la presse de Bordeaux. Personne ne monte à bord. Le temps passe... Enfin, les mécanos arrivent... Quelques signaux: ils ont le mot! Des sourires... Les uns après les autres, les trois Hispano sont mis en route. Essais au point fixe, ils tournent « comme des horloges ». Descamps monte, je sors de ma cachette. Il me donne quelques précisions. L'avion va essayer de décoller avec un chargement assez grand.

Il emporte 1.500 litres d'essence, 144 kilos d'huile et 192 kilos d'eau, auxquels viennent s'ajouter 800 kilos de lest dans la soute à bagages à l'arrière de l'aile habitable. Nous sommes six à bord, l'équipage est ainsi composé: pilote: Charles Descamps; premier mécanicien: Henry Glorit; deuxième mécanicien: Henry Bonnard, un troisième nous accompagne aussi. Les moteurs sont essayés à plein gaz. Un signe de Descamps, haut perché à son poste de pilotage: on enlève les cales. Je suis à côté de Bonnard, au poste du mécanicien, où sont réunis les compte-tours, etc...

A 1.100 tours, régime réduit, l'avion roule et décolle en soixante mètres, chose vraiment admirable. Nous montons rapidement: en quatre minutes nous sommes

à 1.000 mètres, autre révélation des qualités du « D. B. 70 ». Nous tournons et revenons sur le terrain, puis nous nous dirigeons vers Bordeaux que nous survolons à 1.250 mètres.

Dans la vaste salle qui sera le salon, nous nous promenons à notre aise. Pas de remous, aucune vibration. La tenue de l'appareil en vol est absolument remarquable. Glorit qui était au poste du deuxième pilote, me cède sa place et je monte à côté de Descamps. Nous survolons l'Entre-Deux Mers... Un Potez 25 et un Bréguet 19 nous suivent, nous faisant les honneurs. Un virage à gauche et nous revenons.

Nous sommes à 1.250 mètres et à 20 kilomètres de l'aérodrome. Nous conservons la même altitude jusqu'au-dessus des ateliers de la S.A.B., d'où beaucoup de têtes se lèvent pour regarder passer le dernier-né de la grande famille. Les moteurs sont mis au ralenti, on sent que l'appareil s'accroche en l'air, comme s'il voulait dire: « Je suis dans mon élément, j'y suis, j'y reste ». Il se révèle comme un planeur remarquable; nous descendons lentement vers le terrain qui est à dix kilomètres.

Revenu dans la cabine, je me promène successivement jusqu'aux extrémités de chaque fuselage. L'accessibilité des moteurs en vol est parfaite et permettrait, dans le cas peu probable d'une panne, une réparation rapide et relativement aisée. Progressivement, à l'extrême ralenti, nous descendons... Beau-Désert se rapproche, les pins aussi; on remet les gaz, rase les Bessonneaux et, « comme une fleur », nous nous posons. Nous roulons très peu et nous voici arrêtés. On tourne et on revient vers les hangars.

Inutile de dire l'accueil qui attendait Descamps à sa descente d'avion et le plaisir de MM. Létang et Foucault qui ont dessiné les plans du « D. B. 70 » et voyaient leur persévérants efforts de longues années se transformer en un succès que l'avenir justifiera.

Qu'il me soit permis de renouveler ici les félicitations que j'ai adressées aux ingénieurs et à l'équipage au nom des Ailes, à M. Létang et Foucault qui créèrent la formule du « D. B. 70 », à MM. Gschwindt Richet et Labouigue, qui la réalisèrent, à M. Gaillard, chef d'atelier et à ses collaborateurs.

L'éloge du pilote n'est plus à faire; Charles Descamps a toujours été l'un des meilleurs pilotes d'essais de France. La mise au point des moteurs avait été confiée à M. Leséigneur, de la Maison Hispano, mise au point effectuée sous les ordres de M. Richet, « Vieille Racine » et chef d'aérodrome de la S.A.B. Il ne m'est pas non plus permis d'oublier MM. Glorit et Bonnard, premier et deuxième mécaniciens de la S.A.B.

L'avis de Descamps se résume en ces termes: « Cet appareil est un planeur remarquable; il a des qualités de vol que nul autre appareil n'a à ce jour; il s'accroche en l'air tout en restant très maniable. Sa vitesse sera assez élevée. Il a un excédent de puissance et un écart de vitesse énormes. »

Pierre MARIE.

## ANTIRETOUR AIR-SÉCURITÉ

s'impose sur tous les moteurs d'aviation

## LE SILENCIEUX PAREFLAMMES

également

Établis<sup>ts</sup> AIR-SÉCURITÉ

92, Avenue de Lutèce, 92  
LA GARENNE-COLOMBES (Seine)

Tél. : 417 La Garenne



Marque Déposée

SEULS  
INTEGRALEMENT  
METALLIQUES...

avions michel wibault

# Bowden

Société Anonyme

La plus importante maison du monde pour la  
fourniture des transmissions flexibles à distance

« Système Bowden »

GAINES BOWDEN SILVER

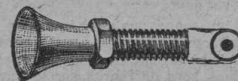
BOWDENITE-SOUPLESS



Fabrication de 16/10° intérieur jusqu'à 70/10°



CABLES MÉTALLIQUES RIGIDES  
ET SOUPLES DE 5/10° à 80/10°



PIÈCES DÉTACHÉES POUR MONTAGE  
DE TRANSMISSIONS FLEXIBLES  
VIS CREUSES, BOITES DE JONCTION, etc.

## STOCK EN MAGASIN

réceptionné par le Service de Contrôle du S. F. Aé.

CATALOGUE ET RENSEIGNEMENTS SUR DEMANDE AUX

## Etabliss<sup>ts</sup> BOWDEN

19, Avenue du Roule — NEUILLY-SUR-SEINE

Téléph. : WAGRAM 89-29; GALVANI 95-49

## AVIONS de TOURISME

Biplace 70 CV - Triplace 95 CV

DELANNE, 26, rue de Strasbourg

CHATEAUROUX (Indre)