

Elle a été étendue aux groupes Hanriot-Salmon, à Bourges, et aux groupements Loire-Nieuport et Bréguet-Morane-Wibault, après appel à concurrence entre les groupements décentralisés.

Il est bien évident, à moins de tuer l'esprit de concurrence et d'émulation, que le constructeur qui a réalisé un prototype doit, dans les marchés d'un rivillage qui nous appelons les tranches dites réservées, être en fonction de cette clause que les commandes intéressantes d'autres types de matériel sont données aux maisons-mères, qui sont, par ailleurs, plus aptes que les maisons travaillant sous licence à réaliser avec rapidité et sécurité la construction en série de leur propre conception.

Tout cela est d'ailleurs fixé par un règlement général du 18 juin 1934, établi en accord avec la Chambre Syndicale des Industries Aéronautiques, règlement que nous appliquons strictement.

LES COMMANDES

DE MOTEURS

Pour les moteurs, il est encore plus difficile de confier à plusieurs maisons la fabrication d'un moteur puissant et d'un type récent. Une surveillance constante des techniciens qui ont participé à la mise au point du prototype doit s'exercer sur une main-d'œuvre spécialisée. C'est pour ce motif que les maisons Hispano, Gnome-Rhône et Lorraine ont reçu jusqu'à ce jour la totalité des commandes de moteur du type qu'elles avaient réalisées. Toutefois, le souci de préparer la mobilisation industrielle mûrit, en vue de permettre un meilleur démarrage des fabrications, de confier la construction d'une petite série de moteurs Hispano et de moteurs Gnome-Rhône à d'autres constructeurs, au risque d'altérer dans la réalisation des premières productions.

LE CONTROLE

DES MARCHÉS

Depuis toujours, les marchés de l'Aviation ont donné lieu à des « histoires » où la légende tient la plus grande place. Le Général Denain a tenu à rappeler à la Chambre que contrôle sévère et multiple — trop multiple à notre sens — le moindre marché était soumis.

— Je n'hésiterais pas, pour mettre fin à des légendes qui s'attaquent à l'honneur d'un personnel au-dessus de tout soupçon, et, par incidence directe ou indirecte, au bien, à faire un exposé très rapide et très simple des conditions dans lesquelles sont établis les marchés de l'Aviation.

Leur élaboration est assurée par un Service des Marchés, organe d'exécution qui travaille en fonction des éléments suivants : délais de livraison fixés par l'Etat-Major Général; conditions techniques de réception données par le Service Technique de l'Aéronautique; étude du prix de revient du matériel assurée par le Service des Statistiques et prix du Service des Fabrications, à la suite d'un contrôle minutieux en usine par des techniciens spécialisés.

Des origines, des garanties sont à la base des clauses qui doivent composer toute une série de contrôles vont s'exercer : un examen par la Commission Consultative des Marchés, organe constitué par Arrêté du 20 septembre 1934, dont la présidence est assumée par un Conseiller d'Etat. Les membres sont choisis parmi les représentants de tous les services intéressés du Ministère : Direction des Constructions Aériennes, Etat-Major Général ou Direction de l'Aéronautique Civile, Direction du Matériel Aérien militaire, Service des Fabrications, Contrôle, Contrôleur des Dépenses engagées.

Tous les services qui ont fourni des éléments à la rédaction du contrat sont présents pour vérifier que les conditions qu'ils ont demandées sont maintenues dans leur intégrité.

Après avoir été examiné par le Corps du Contrôle, le marché est soumis au visa du Contrôleur des Dépenses engagées, représentant du Ministère des Finances. Ce fonctionnaire émet, en toute indépendance, les observations qu'il croit devoir porter sur le marché.

Enfin, lorsque le marché vient à ma signature, je le fais étudier une dernière fois par des spécialistes attachés à mon Cabinet; le marché est tout à tour examiné par un ingénieur, un contrôleur, un inspecteur des finances, un utilisateur, qui me communiquent directement leurs observations.

Au moindre cas douteux, la commande est soumise au Comité du matériel pour un nouvel examen de la Direction des Constructions Aériennes.

Enfin, ultime contrôle : les Commissions et Sous-Commissions parlementaires ont tous pouvoirs pour exercer leur droit de regard sur les marchés de l'air. Lein de me déplaire, leur contrôle m'est une garantie.

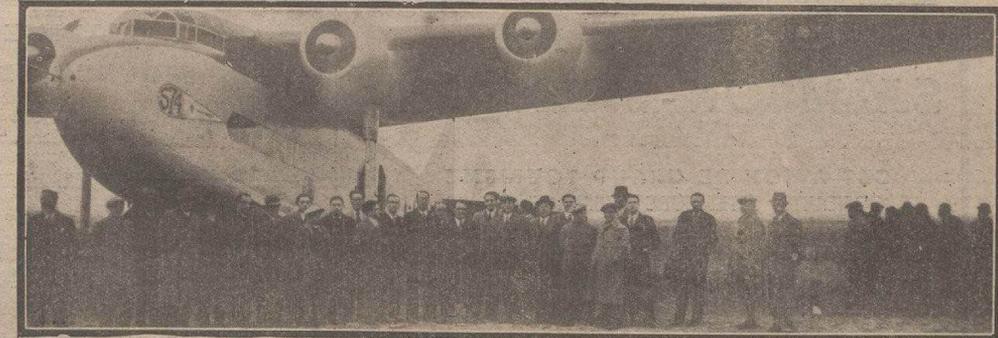
La multiplicité de ces contrôles successifs et indépendants exclut toute idée d'abus, à moins de laxisme, de parti pris délégué, le haut personnel de mon administration et moi-même d'impéritie, d'incapacité ou de collusion.

♦ AIR-FRANCE à transporté au départ et à l'arrivée du Bourget : Pendant la semaine du 11 au 17 mars, avec 142 avions : 687 passagers; 3.166 kg. de bagages, 26.063 kilos de fret, 1.175 kg. de poste.

Pendant la semaine du 18 au 24 mars, avec 140 avions : 816 passagers, 11.399 kg. de bagages, 26.068 kg. de fret, 1.018 kg. de poste.

♦ BOITES-AVION A PARIS. Il n'y avait, jusqu'à la semaine dernière, que quatre boîtes aux lettres pour la correspondance-avion. Le report à Paris des têtes de services aériens Marseille-Alger, Marseille-Tunis et Toulouse-Amérique du Sud ainsi que la fusion des services de « Air-Cie » et « Air-Bleu » ont incité le Ministère des P.T.T. à créer vingt-cinq nouvelles boîtes-avion à Paris. Celles-ci ont été ouvertes au public dimanche dernier.

♦ LE CAS « AIR-BLEU » a été présenté à la Commission des Finances par M. Mandel, Ministre des P.T.T. et le Général Denain, Ministre de l'Air. La Commission a approuvé, par 14 voix contre 2, le positionnement proposé par M. Mandel, qui obtient l'approbation des trois Commissions intéressées, peut pouvoir signer très prochainement le décret qui permettra à « Air-Bleu » de commencer sa exploitation le 1er juin. La convention entrera en vigueur à cette même date.



LES VOLS DU SAVOIA S-74

Le Savoia « S-74 » est un avion de transport rapide, pour passagers et poste. Il emporte 30 personnes à la vitesse moyenne de 300 km.-h. Dans ses lignes générales, il rappelle les Savoia qui l'ont précédé : Aile en bois, fuselage en tubes d'acier soudés ; revêtement de dural à l'avant et de toile à l'arrière. Moteurs Piaggio Stella-X, à compresseur et à réducteur. Cet avion a fait son premier vol, récemment, lors de l'inauguration du nouvel aéroport de Venise. Ici, les ouvriers de la S.I.A.I. et, au-dessous, une vue du fuselage où des ingénieurs de la maison se sont installés pour une promenade.



Les aérodromes marchands

Au Bourget

Du 18 au 24 mars, à l'aérodrome du Bourget, on a enregistré le trafic suivant : Départs : 115 avions. 817 passagers; 28.437 kg. de messageries; 2.550 kg. de courrier.

Arrivées : 115 avions. 834 passagers; 29.493 kg. de courrier. Le vendredi 22 mars, Roland Cota, accompagné du pilote Delage et du radio Rossion, est parti pour Marseille sur un Farman 393 à moteur Farman 190 CV. C'est la première étape d'un voyage à Brazzaville, dont l'itinéraire passe par le Ténéré. Jusqu'à présent, dans le sens Nord-Sud, aucun avion n'a jamais dépassé Djanel depuis le voyage de Costes, Schneider et Véron, sur Bréguet 27, en mai 1932, en collaboration avec la mission Sixte de Bourbon.

La maison Farman a envoyé, le 22 mars, le pilote Desaloux présenter un Farman 592 en Europe Centrale, et, d'autre part, le même jour, M. Trivier, accompagné du pilote La-combe, a été, avec son Caudron-Rafale, à Croydon.

La compagnie suédoise A.B. Aérotransport, qui a acheté un Fokker 22, est venue le présenter à la presse française. L'avion, arrivé le dimanche 24, a emmené, le 25, une vingtaine de journalistes pour un déjeuner à bord. Plusieurs vols de présentation ont été faits dans l'après-midi.

Lord Eden, qui utilise exclusivement l'aviation pour ses déplacements officiels et privés, est arrivé samedi au Bourget sur un avion spécial à quatre moteurs de Havilland des « Imperial Airways ». Il est reparti pour Amsterdam dimanche matin, où il a retrouvé Sir John Simon, afin d'aller avec lui à Berlin, toujours par la voie des airs.

A Marseille-Marignane

Trafic du 8 au 14 mars. — 100 appareils commerciaux, 415 passagers.

Le vendredi 8, arrivée, à 8 h. 37, d'un Fokker F-VII de la S.A.B.E.N.A., venant de Bruxelles, qu'il avait quitté à 4 h. 02 et transportant le courrier à destination du Congo belge; il est reparti pour Oran à 9 h. 19, où il s'est posé à 14 h. 55; pilote, Van Ackere. Ce courrier a lieu tous les quinze jours, dans chaque sens.

L'autre courrier Comgo-Bruxelles est arrivé à 12 h. 50, venant d'Oran; il est reparti à 14 h. 47 pour Bruxelles; pilote, Coquet.

Le dimanche 10, à 9 h. 44, arrivée d'un Heinkel 70, venant de Stuttgart, et transportant le courrier à destination de l'Amérique du Sud; il a repris son vol pour Séville à 10 h. 05.

Le lundi 11, à 11 h. 27, arrivée du Heinkel 70 venant de Séville et ayant à son bord le courrier allemand venant d'Amérique du Sud; il est reparti pour Stuttgart à 12 h. 25. Très violente tempête de sud-est; aussi, par mesure de précaution, certains courriers ont été annulés.

Le mardi 12, amélioration du temps. Le mercredi 13, le courrier de la K.L.M., venant de Batavia et Rome, est arrivé à 13 h. 46, il est reparti pour Paris à 14 h. 18 (Fokker-18).

Le jeudi 14, à 11 h. 37, venant d'Amsterdam, arrivée du courrier à destination des Indes Néerlandaises; il a repris son vol pour Rome à 12 h. 10 (Fokker-18).

A 5 h. 14, départ pour Alger de l'hydravion Bréguet-Saigon, continuant la série de ses cent heures avant de prendre des passagers; il a amerlé à Alger, après avoir fait une courte escale à Alendia.

Le calme étant à peu près revenu en Grèce, le courrier français à destination de l'Indochine, assuré par un Cams 53, a pu partir et emprunter son itinéraire normal. Départ à 8 h. 25 pour Naples; pilote, Rémy.

Trafic du 15 au 21 mars. — 116 appareils commerciaux, 436 passagers.

Le vendredi 15, trafic particulièrement important sur Marseille-Lyon-Paris; trois départs d'appareils avec 21 passagers.

A 13 h. 20, revenant d'Alger, arrivée du trimoteur Bréguet-Saigon, pilote Pareyre.

Le samedi 16, à 13 h. venant d'Argenteuil, arrivée d'un nouvel hydravion Liérot-Olivier, ce qui porte maintenant à trois le nombre de ces appareils, détenus par Air-France; d'autres doivent arriver incessamment. Le dimanche 17, à 9 h. 35, venant de Stuttgart, arrivée du courrier allemand hebdomadaire d'Amérique du Sud. Le Heinkel 70 a repris son vol pour Séville à 10 h. 10; il est arrivé à 14 h. 10.

Le lundi 17, à 17 h. 55, arrivée du courrier français d'Indochine, pilote Leclair.

Le mercredi 20, à 13 h. 46, venant de Rome, arrivée d'un Fokker de la K.L.M., de la ligne Batavia-Amsterdam. Après ravitaillement, il a repris son vol à 14 h. 20 pour Paris et Amsterdam.

Le jeudi 21, le courrier français Marseille-Saigon est parti à 8 h. 15, pilote Leclair. Premières escales à Hanoi et Naples.

Le Fokker-18 de la K.L.M. se dirigeant sur l'Extrême-Orient est arrivé à 12 h. 35, venant d'Amsterdam; il est parti à 13 h. pour Rome.

SUR LES LIGNES

Le matériel d'Air-France

Un communiqué de la compagnie Air-France nous a apporté de nouvelles précisions sur l'application du programme de matériel, dont nous avons déjà entretenu les lecteurs des Ailes.

Le trimoteur Couzinet Arc-en-Ciel et le Farman 220 Centre possédant leurs vols à Villacoublay. Le Liérot-Olivier 27 est en cours de modifications. En ce qui concerne le Doweine 333 Antares, les pesées et le centrage pour les trois missions : Amérique du Sud, Indochine et Atlantique-Sud, sont terminés. Les essais en vol pour le certificat de navigabilité ont été commencés, en l'absence de Doret, par le pilote d'essais d'Air-France, de Marmier.

Le dernier des trimoteurs Bréguet 393 sera prêt le 1er avril. Un Wibault 293, reconstruit, sera livré le 8 avril.

Le Bréguet-Wibault 678 — le 18 places — poursuit ses essais à Villacoublay, ainsi que le Potez 62.

Enfin, on annonce que les « 30 places » à Marseille-Marignane. Le troisième — six hydravions de ce type ont été commandés par Air-France — termine à Saint-Raphaël les épreuves pour l'obtention du nouveau certificat de navigabilité à 9 tonnes, contre 8 tonnes 400 précédemment.

A partir du n° 3, les hydravions Liérot 242 ont subi diverses modifications, permettant de porter de 11 à 16 le nombre de passagers transportables, et d'atteindre une vitesse, à pleins gaz, de 240 km.-h., au lieu de 218 km.-h., réalisés par les n° 1 et 2.

Enfin, on annonce que les « 30 places » Marcel-Bloch et Doweine seraient prêts à effectuer leur premier vol vers le 1er mai.

Air-France expérimente, d'autre part, un Potez 56 et sera probablement à même d'essayer dans les mêmes conditions, d'ici trois semaines, un bimoteur Caudron 440 et un Farman 430.

Le COURRIER France-Breil, qui avait été transporté par le Santos-Dumont « est arrivé à Rio, le 19 mars, soit 5 h. 25 après son départ de Toulouse.

Le « SANTOS-DUMONT » a transporté le courrier Amérique-France, parti de Buenos-Ayres, le 24 mars à 3 h. 25 et arrivé à Natal, le 25 mars, à 16 h. 30. L'hydravion a quinqué le 25 mars, à 16 h. 30 pour aller à Dakar, le 26, à 12 h. 55, après avoir effectué heureusement sa douzième traversée.

Huit engagements à la Coupe Deutsch

Sur ce nombre, on compte cinq avions Caudron à moteur Renault.

Les derniers engagements pour la Coupe Deutsch de la Meurthe ont été reçus la semaine dernière. Deux engagements sont venus s'ajouter à ceux qui avaient été enregistrés précédemment : un nouvel avion Caudron et un appareil, dont la marque n'est pas précisée, engagé par le pilote Guy Bart.

La liste totale des engagements est la suivante :

- François Baudot. Société des Avions Caudron. Société des Avions Caudron. Société des Avions Caudron. Société des Avions Caudron. Société des Avions Caudron.

Emile Régnier. Société des Avions Caudron.

Soit, en tout, huit appareils sur lesquels le forfait de François Baudot est, dès à présent, certain.

Ce n'est pas riche. On dira qu'en ce moment, l'industrie aéronautique a d'autres chats à fouetter que de travailler à des avions de course. Evidemment... Tout de même, la Coupe Deutsch de la Meurthe mériterait plus d'empressement de la part des constructeurs. Et qu'y a-t-il de mieux qu'une compétition, comme celle-là, pour provoquer des progrès techniques susceptibles d'être appliqués à tous les matériels?

Dans ce domaine également, la politique de concentration ne peut avoir que de regrettables conséquences.

LES « 12 HEURES D'ANGERS » SE COURRONT SUR DEUX CIRCUITS L'UN D'EUX, D'UN DEVELOPEMENT DE 500 KM., PASSERA PAR BOURGES ET POITIERS

L'Aéro-Club de l'Ouest poursuit l'organisation de sa grande épreuve des « 12 heures d'Angers », fixée, cette année, au 7 juillet. La modification apportée aux règlements permettra aux avions de tourisme de s'aligner dans la compétition aux côtés des avions de grand sport et, de ce fait, il est à présumer que les concurrents seront assez nombreux pour assurer et entretenir l'intérêt de l'épreuve.

Une nouveauté sera, cette fois, l'emploi de deux circuits. Le départ des appareils sera donné au sol, par groupes, à l'aérodrome d'Avrillé, à partir de 6 heures du matin. Jusqu'à la huitième heure environ, les concurrents tourneront sur le circuit de Van denier qui a environ 40 kilomètres. A ce moment, c'est-à-dire vers 14 heures, abandonnant le triangle Corze-Cheffes-sur-Sarthe-Angers, ils s'élanceront sur un autre circuit de 300 kilomètres passant par Bourges et Poitiers. Vers 16 heures, les appareils feront leur réapparition et continueront leur ronde sur le circuit angevin pour terminer leur randonnée vers 18 heures.

Entre temps, l'aérodrome d'Avrillé sera le théâtre d'une belle démonstration acrobatique à laquelle doivent participer des patrouilles militaires spécialisées dont la participation réhaussera encore l'intérêt et le succès de la journée d'Angers.

Nous rappelons que les engagements pour les « 12 heures d'Angers », dotées de 100.000 francs de prix en espèces, doivent parvenir à la Commission d'Aviation de l'Aéro-Club de France avant le 15 avril, 18 heures. Ils doivent être accompagnés d'une somme de 500 francs, dont moitié remboursable aux concurrents qui auront effectué un tour du circuit.