

# LES AILES

JOURNAL HEBDOMADAIRE DE LA LOCOMOTION AERIEENNE

Rédacteur en Chef : Georges HOUARD.

Rédaction, Administration : 65, Faubourg Poissonnière, Paris IX<sup>e</sup>  
TELEPHONE : PROVENCE 97-49 — CHEQUES POSTAUX : PARIS 443-49

Abonnements d'un an : France : 25 fr.  
Union Postale : 45 fr. — Autres pays : 60 fr.



Les Ailes ne parlent pas beaucoup d'elles-mêmes. On leur permettra donc de le faire aujourd'hui. Il est bon que ce qu'elles veulent dire ici soit dit.

A l'heure où nous engageons une campagne agissante pour obtenir des candidats aux prochaines élections législatives qu'ils affirment leur accord sur la concentration des Services de l'Air, nous tenons à insister sur notre indépendance totale. Les Ailes entreprennent cette campagne, avec la volonté de la mener jusqu'au bout, de leur propre initiative. Elles ne sont guidées, en l'occurrence, que par leurs seules convictions, par leur souci de servir l'intérêt général de l'Aéronautique, et ne sont soutenues, ni même inspirées par aucun groupement politique, financier, économique ou autre.

C'est avec le même esprit et la même indépendance, sans subvention d'aucune sorte, ouverte ou dissimulée, qu'elles ont entrepris, exclusivement à leurs frais, l'édition de l'œuvre du général Douhet : La Guerre de l'Air. Leur but, en éditant ce livre, a été la diffusion d'un principe de défense nationale auquel elles accordent une importance de tout premier ordre. Personne non plus n'a inspiré, ni soutenu cette édition dont l'influence sur le développement et l'orientation de notre Aéronautique peut être et sera sans doute considérable.

Sans fausse modestie, nous estimons qu'il était nécessaire de préciser ainsi le désintéressement des efforts de ce journal. Il est, pensons-nous, trop rare, à l'époque actuelle, pour qu'on puisse l'imaginer s'il n'est pas signalé.

La récompense de ces efforts, nous ne voulons la trouver que dans la fidélité et l'amitié de ceux qui nous lisent, dans l'aboutissement des campagnes qu'avec une sincérité profonde nous menons en faveur des idées que nous croyons bonnes, dans la diffusion et la triomphe de ces idées.

Le succès croissant des Ailes est suffisant pour nous permettre d'être libres et d'apprécier, par-dessus tout, notre liberté.

Les listes de candidatures aux élections législatives vont être arrêtées. Aux candidats qui se présentent dans votre circonscription, faites signer votre formule : « Si je suis élu, je m'engage à soutenir le principe de la concentration des Services de l'Aéronautique. »



Bossoutrot

LE RECORD DE DISTANCE EST BATTU !

## BOSSOUTROT ET ROSSI sur avion Blériot-Zappata à moteur Hispano-Suiza 500 CV. ONT COUVERT 10.605 km.



Rossi

Pour la deuxième fois, le même équipage utilisant le même avion a réussi à battre le difficile record de distance en circuit fermé, au cours d'un vol de 76 heures 35 minutes

(Du correspondant des Ailes en Oranie)

Oran, mars 1932.

C'est un grand, très grand succès que vient de remporter Bossoutrot et Rossi en s'attribuant, sur leur Blériot 110 à moteur Hispano-Suiza, le nouveau record du monde de distance en circuit fermé qu'ils ont porté à 10.605 km., parcourus en 76 h. 35 m. de vol.

Déjà, on était resté confondu d'admiration quand, les 8, 9 et 10 juin dernier, le glorieux équipage du « Trait d'Union », Le Brix et Doret, avait culbuté ce même record pour le porter à 10.430 km.; le cap des 10.000 km. était alors franchi pour la première fois. A ce moment, le précédent record, détenu par Paillard et Mermoz, sur le « Bernard 80 », était battu de près de 1.500 km. et raisonnablement on pouvait penser que la performance du « Dewoitine » marquait le plafond des possibilités de nos appareils « grand raid » et qu'une amélioration nouvelle du record ne pourrait résulter que d'une technique nouvelle.

Bossoutrot et Rossi, pleinement confiants dans les possibilités de leur appareil, n'en jugèrent pas ainsi puisque, malgré l'adversité qui ne les épargna point, ils conservèrent toujours la certitude du succès final, insistèrent, renouvelèrent leurs tentatives pour, en définitive, triompher samedi dernier, accomplissant en ces trois jours de vol une remarquable performance.

### L'équipage

On se rappelle que le même équipage, sur le même appareil, avait déjà détenu ce record en parcourant alors, du 26 février au 1<sup>er</sup> mars 1931, plus de 8.800 km.

Dépouillés du trophée par Paillard et Mermoz, Bossoutrot et Rossi n'eurent pas de cesse que le record fût de nouveau leur propriété car, ayant été les premiers à enlever le titre à l'étranger, ils le considéraient un peu comme leur.

Aussi, aujourd'hui, le succès de Bossoutrot et Rossi est-il le triomphe d'une volonté sans défaillance, aussi calme et raisonnée que décidée et entreprenante et que ne purent dompter ni les coups du sort, ni l'adversité. L'équipage sut attendre de longs jours dans l'espoir d'un temps favorable qui semblait se dérober comme à plaisir.

Après tant d'autres démonstrations, Bossoutrot et Rossi ont pu, tout au long de leur tentative, nous donner de multi-

ples preuves de leurs qualités et ils semblent bien, tous deux, constituer un ensemble d'une homogénéité parfaite, animé du plus bel esprit d'équipe, éminemment sympathique et qui se classe en tête du lot de nos équipages « grand raid ».

Il ne paraît pas exagéré de dire qu'à l'heure actuelle, Bossoutrot est probablement notre meilleur pilote de gros porteurs lourdement chargés. Il démontre dans ce pilotage un doigté, une finesse, une virtuosité, une aisance qui stupéfient et, s'il n'en fallait que cette seule preuve, le décollage qu'il réussit mercredi dernier à la Sénia suffirait à nous en convaincre.

Rossi, non moins bon pilote — on connaît l'appréciation élogieuse de Le Brix sur lui — avait, en outre, la lourde charge d'assurer la navigation aux instruments et la liaison avec le sol par T.S.F., c'est dire le gros labeur qu'il dut assumer pendant la tentative. Il s'en tira d'ailleurs remarquablement et c'est à lui qu'on est redevable de la marche régulière et si sûre du Blériot 110.

### Les artisans du succès

De celui-ci, peu à dire que nos lecteurs ne sachez déjà. Il a été décrit dans Les Ailes du 14 novembre 1930 (il n'est plus tout jeune déjà) et nous avons noté l'essentiel de ses aménagements lors de ses précédentes tentatives. Toutefois, depuis quelques mois, le Blériot 110 avait été muni d'un nouveau moteur, un Hispano-Suiza 500 CV démultiplié, actionnant une hélice Chauvière en bois à quatre pales, et cet ensemble procurait à l'appareil un appréciable gain de vitesse et une certaine économie de carburant. C'est, en partie, à ce meilleur rendement qu'on doit aujourd'hui le magnifique record de Bossoutrot et Rossi car, comme nous le rappelons plus haut, ce même appareil, l'an dernier, n'avait pu atteindre les 9.000 km. Il faut y voir aussi une conséquence du long entraînement que s'imposèrent à bord Bossoutrot et Rossi; ils arrivèrent ainsi à une parfaite connaissance de l'appareil, de ses possibilités, des régimes à adopter, des altitudes à choisir et surent tirer du Blériot 110 le maximum, malgré des circonstances atmosphériques nettement défavorables.

Aussi est-ce bien sincèrement que Les Ailes félicitent aujourd'hui Bossoutrot et Rossi de leur beau vol-record, nouvelle consécration de qualités affirmées depuis longtemps déjà.

Nous ne manquerons pas d'associer à ces félicitations l'ingénieur Zappata, qui conçut l'appareil, et tous les modestes artisans du succès jusqu'aux braves Rémy et Leseigneur qui prodiguèrent leurs soins au bel oiseau d'argent et auscultèrent et figulèrent sa mécanique avec des attentions de tous les instants.

Faut-il ajouter, ce qui semble inutile, que le moteur Hispano-Suiza tourna pendant tout le cours de la tentative avec une régularité de chronomètre, quel que fût le régime adopté, quels que fussent les efforts qu'on lui demanda?

### Le départ...

C'est le 23 mars, à 6 heures du matin, que le Blériot 110 décolla de l'aérodrome de la Sénia, près Oran, devenu le rendez-vous des équipages de grand raid et qui tend à être pour eux le terrain « mascotte ».

C'était la septième fois que Bossoutrot et Rossi s'envolaient sur cet appareil à la conquête du record de distance en circuit fermé. La veille déjà, le départ avait dû être ajourné au dernier moment à cause du vent contraire. La nécessité de pistes en ciment, orientées de différents côtés se fait de plus en plus sentir.

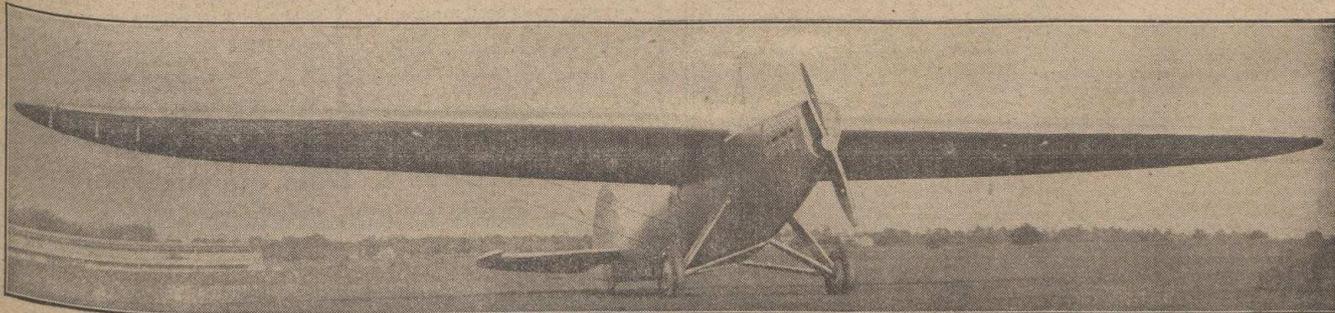
Ce matin-là, tout le monde, au terrain, avait grand espoir.

Le Joseph-Le Brix avait été gorgé de 7.050 litres d'essence et 260 kg. d'huile, accusant, en ordre de marche, un poids total de 9 tonnes. L'équipage était optimiste, le temps favorable, et tout laissait présager une grande performance; « il y avait du record dans l'air »...

Toutefois, bien qu'on pût faire confiance à Bossoutrot, dont on avait si souvent admiré la virtuosité, bien qu'on connût la grande résistance et les qualités de vol du Blériot 110, on appréhendait secrètement le décollage de la lourde machine; une angoisse non dissimulée étreignait les rares spectateurs.

Et de fait, quelques instants après, de longues secondes d'émotion intense étaient dispensées à ceux qui, haletants, suivaient le décollage.

Après une course normale d'environ 100 mètres, le pneu droit du chariot de queue se déjantait; déséquilibré, le Blériot s'embarqua à droite. Était-ce la catastrophe? Dans un effort désespéré, Bossoutrot réussit à remettre son appareil en ligne, se débarrassa du chariot et, pleins



Le monoplane Blériot 110 à moteur Hispano-Suiza. (Photo André, Le Bourget)

gaz, enlevait son appareil en 57 secondes, sur 1.500 mètres. Encore un long palier près du sol et le *Joseph-Le Brix* s'élevait majestueusement dans l'air frais du matin, piquant droit sur Lourmel.

Quel admirable effort venait, encore une fois, de déployer Bossoutrot, de quelle maîtrise de soi, de quelle virtuosité ne venait-il pas de nous donner le spectacle!

La ronde, dès lors, se poursuivait, avec une belle régularité, sur le circuit La Sénia - Lourmel - Ain El Arba - La Sénia - Relizane - Orléansville - La Sénia, de jour, et La Sénia - Lourmel - Port - aux - Poules - La Sénia, de nuit.

La moyenne de route, de 160 à 158 km-h, au début de la tentative, descendit progressivement et régulièrement à 150 puis à 145 km-h, pour s'établir, à la fin de la tentative, autour de 140 km-h, le mauvais temps ayant, par la suite, considérablement freiné l'appareil que l'équipage menait sagement.

Du sol, on communiquait avec l'appareil soit par T.S.F., soit par panneaux, pour reposer Rossi que l'écoute et l'émission, la navigation, le calcul des consommations fatiguaient beaucoup.

Les commissaires de l'Aéro-Club d'Oranie s'affairaient aux contrôles, pointaient, notaient et, par leur bonne humeur et leur entraînement, égayaient les longues heures de veille et d'attente.

Chaque soir, le balisage de nuit inondait La Sénia d'une symphonie rouge, chapelé en guirlande de houx qui semblait s'attarder sur le toit des hangars, dévalait le long des murs, courant de proche en proche, escaladant les antennes de T.S.F. où elle paraissait pendre mollement pour s'en aller, un peu plus loin, mourir au plus profond des herbes dans un halo rougeoyant.

### Dans la tempête

En ville, à Oran, les deux journaux locaux faisaient afficher la marche régulière de l'appareil plusieurs fois par jour et les Oranais, qui avaient paru, un moment, se désintéresser de la tentative et avoir oublié la présence parmi eux de Bossoutrot et Rossi, se passionnèrent à nouveau et, de tous les vœux, appelaient le succès de l'entreprise en discutant ferme moyennes, consommations, taux de compression ou surface portante, à grands coups de règles à calcul et de tables de logarithmes.

Le temps, assez beau lors du départ et plutôt favorable, donna, par la suite, de bien grandes inquiétudes.

Dès le jeudi, le Maroc étant bouché et inaccessible, on envisagea un circuit vers Alger et Bizerte. Le vendredi à midi on crut, une nouvelle fois, que les éléments allaient se liguer contre l'équipage. Le vent soufflait violemment. Le temps était couvert. Alternativement, un sirocco lourd et brûlant, puis des rafales glaciales

balayaient le terrain. Tout laissait prévoir la tempête à brève échéance. L'équipage, à surmonter ces intempéries, se fatiguait, et on pouvait redouter que cette lutte contre les éléments entraînant une consommation exagérée de carburant.

Par ailleurs, à de certains moments, la visibilité était extrêmement mauvaise et la navigation devenait fort difficile. Au cours de la dernière nuit, l'équipage fut particulièrement affecté. Pendant plus de dix minutes, Bossoutrot essaya vainement de franchir un mur de nuages haut de plus de 2.000 mètres. En désespoir de cause, il fallut virer de bord, changer de cap et perdre de nombreux kilomètres. Le vent soufflait alors très régulièrement, mais à plus de 90 km-h, et gênait considérablement la marche de l'appareil.

Pour comble de malchance, l'équipage s'aperçut en vol que la provision d'essence s'épuisait anormalement, par une fuite probablement, et que plus de 300 litres du précieux liquide avaient disparu. Ce n'était pas fait pour encourager les deux pilotes.

La fin de la tentative fut bien pénible pour Bossoutrot et Rossi. A la fatigue des longues heures de pilotage, s'ajoutait l'inclémence de plus en plus grande du temps.

### La victoire

Malgré les éléments contraires qui s'acharnaient sur lui, le *Joseph-Le Brix* n'en continuait pas moins sa ronde régulière, un peu ralentie toutefois, et le 26 mars au matin, vers 9 heures, le record du monde de distance en circuit fermé était virtuellement battu. Bossoutrot et Rossi persévéraient encore pour épuiser, jusqu'à la dernière goutte, leur provision d'essence et tournaient au ralenti sur un petit circuit d'une quinzaine de kilomètres, tracé autour de Paërodrome.

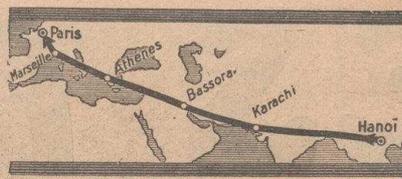
Malheureusement, par suite de l'épuisement prématuré et accidentel de la provision d'essence, il ne pouvait plus être question alors d'arriver aux 11.000 km, que, normalement, le *Joseph-Le Brix* eût dû doubler largement.

Et à 11 heures moins le quart, dans la bourrasque assez violente, Bossoutrot, les dernières gouttes d'essence étant asséchées, ramena au sol son avion triomphant qui, sans escale, venait de couvrir plus de 10.600 km.

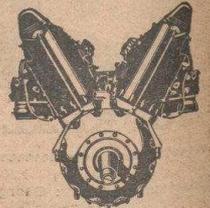
Bossoutrot et Rossi inscrivirent de nouveau leur nom au glorieux palmarès des records, ayant effectué le plus long parcours sans escale au monde.

Cette grande performance récompensait justement un équipage hors ligne, de grande classe, dont la valeur, l'énergie et la ténacité avaient su dompter l'adversité et forcer la Fortune.

J. DUPIEUX.



## LA FRANCE À 3 JOURS DE L'INDO-CHINE grâce au moteur HISPANO-SUIZA



CODS et ROBIDA viennent de parcourir la distance de 11.000 km. qui sépare l'Indo-Chine de la France dans le temps record de 3 j. 5 h. 40' battant de 30 heures le record établi par Costes et Bellonte en 4 j. 11 h. 45'.

Société Française HISPANO-SUIZA — Rue du Capitaine Guynemer — BOIS-COLOMBES (SEINE)



## Optique et Précision de Levallois

86, rue Chaptal, LEVALLOIS-PERRET

FOURNISSEUR DES MINISTÈRES FRANÇAIS DE L'AIR, DE LA GUERRE ET DE LA MARINE ET DES PRINCIPAUX GOUVERNEMENTS ÉTRANGERS

Mitrailleuse-photographique pour l'entraînement au tir aérien et antiaérien

— Viseur Collimateur clair pour le tir de chasse —  
adoptés par l'Aéronautique Militaire Française

Alti-télémetre spécial pour la défense contre avions  
adopté par de nombreux Gouvernements étrangers

R. C. Seine 115.541



## les Spécialités LE BOZEC



## TOUT POUR LA TUYAUTERIE DES AVIONS

CATALOGUE FRANCO

ETABLISSEMENTS  
LE BOZEC-GAUTIER  
CONSTRUCTEURS  
S.A.R.L. capital 450.000 frs

26 Rue KARLE-HÉBERT  
COURBEVOIE  
Tél. DÉFENSE 07. 51  
— 13. 77

MARQUE

L. B.

DEPOSEE

Publ. J.A. NUNESON



## Les Commentaires de Wing Petits faits divers

Jeudi 31 mars.

Ne me demandez pas si Albert Sauvant est un fou ou un génie. L'avenir nous l'apprendra. Ne me demandez pas ce que je pense de ses amortisseurs oléo-pneumatiques et de sa carlingue à coulisse. Le Service Technique nous le dira.

Ce que je puis vous donner, c'est mon opinion sur les événements qui ont entouré ses essais.

Sauvant voulait essayer avec un avion son invention. Sans même examiner son appareil, on l'a empêché de décoller. A Nice, à Vinon, à Miramas, chaque fois que Sauvante faisait mine d'enfiler sa combinaison, des gendarmes lui tombaient sur le dos et l'évacuaient manu militari du territoire de la commune, tout comme un bobémien.

Dégoûté, Sauvante décida d'abandonner l'Aviation. Il démontra son moteur et ses ailes et, avec son seul fuselage, il se rendit à Escarignoles, au bord d'un précipice de 200 mètres de profondeur, et à pic encore!

Là, sous les yeux placides des autorités, du maire, de l'adjoint et du garde-champêtre, Sauvante se précipita dans le trou. Et zou!

Comme le bon Dieu est particulièrement bienveillant pour les inventeurs, Sauvante sortit sans une égratignure de cette aventure où il aurait dû se rompre dix fois les os.

Et de triompher.

Là, n'est pas la question. Ce qu'il faut retenir, c'est que les fonctionnaires ont décidé qu'il était défendu de se tuer en avion. Le suicide aérien est interdit; mais on a le droit de se jeter dans un précipice.

Dans toutes ces histoires, que ce soient les zones interdites, le désarmement ou les

amortisseurs système Sauvante, c'est toujours l'Aviation qui en prend un bon coup. Nous remercions nos dirigeants pour cette marque de bienveillante attention.

Mais nous ne serons pas toujours en tutelle. Nous aurons la liberté, y compris celle de nous tuer comme nous le voulons.

Une autre nouvelle nous arrive de Berre: l'escadrille d'essais d'hydravions rapides est dissoute. Nos « a » rentrent dans leurs foyers, c'est-à-dire dans leurs régiments; le commandant Amanrich va rejoindre l'Aéronautique de la quatrième région.

C'est le dernier souvenir de la Coupe Schneider qui disparaît. Pauvre équipe de Berre! Combien d'espoirs as-tu portés? Qu'en reste-t-il? Que sont devenus les appareils? Et les moteurs?

Sous une bâche, ils dorment dans les usines, comme des cadavres.

Et pourtant quel effort énorme a été fourni à cette occasion! Effort financier (plus de 50 millions, dit-on), effort technique.

Ce qui a manqué, c'est le cœur. Lorsque la Coupe s'est courue sans nous, tout s'est détendu. On a tout abandonné, remettant à plus tard l'achèvement de l'œuvre entreprise. Plus tard? Est-ce à dire jamais?

C'est profondément douloureux de voir tant de choses perdues, faute d'une estimation en temps utile, de nos moyens et de nos possibilités.

Au fond, tout n'est pas perdu. C'est Pâques. Nous allons peut-être trouver les hydravions de la Coupe Schneider sur le boulevard, à la Foire à la ferraille...

WING.

## LEMERCIER

qui vient de conclure d'importants achats, aux nouveaux prix, sur le marché des cuirs, est en mesure de livrer tous vêtements de sport à des prix réajustés; manteau d'auto en cuir LEMERCIER chromé véritable ..... 375 fr.

Le manteau LEMERCIER, en cuir chromé imperméable, constitue LE MEILLEUR EQUIPEMENT du motocycliste. Prix 375 fr.

NOMBREUX MODÈLES  
à son nouveau magasin  
"RAGLENA"  
- Arcades des Champs-Élysées -  
(Angle rue de Ponthieu)

## Livres sur l'Aviation

CATALOGUE GRATIS

BOUILLOUX-LAFONT. — L'Aviation commerciale	15 fr.
BILBAULT. — Utilisation polaire logarithmique	10 fr.
FUSSET. — En Avion. Vois et Combats	20 fr.
DESGRANDS-CHAMPS. — Calcul. Construction avions	10 fr.
légers 1 <sup>re</sup> partie. Calcul aérodynamique	20 fr.
2 <sup>e</sup> partie. Calcul des efforts	25 fr.
DEPUIS. — Le raid et l'Alte	24 fr.
GASTOU. — Hélice aérienne. — 2 vol.	12 fr.
HAMEL. — Éléments navigation aérienne	20 fr.
IDRAC. — Études sur vol à voile	8 fr.
IMMERMANN. — Mes vols de combat	12 fr.
LAINE et GUYET. — Comment devenir aviateur	10 fr.
Principes de pilotage	6 fr.
Manuel pratique construct. des planeurs	12 fr.
PÈRE. — Précis Hydravation. — 2 vol.	24 fr.
VILLAMÉ. — Problèmes vol sans moteur	12 fr.

LIBRAIRIE DES SCIENCES AÉRONAUTIQUES  
(Fondée en 1905)  
F.-LOUIS VIVIAN  
48, Rue des Écoles - PARIS (V<sup>e</sup>)  
Tél.: ODÉON 13-98 C. Chêq. Post. Paris 5301

## Accident d'avion, Descente en Flammes

proviennent 90 fois sur 100 : d'un collier desserré, FUIE D'ESSENCE: d'un attache-fil décroché, étincelle, INCENDIE. MECANICIENS, PILOTES, PASSAGERS, pour votre SECURITE ABSOLUE, exigez le COLLIER PC et l'ATTACHE-FIL PC, homologués et classés 1<sup>er</sup> par le S.T.I.Aé. Attention au montage. Demandez échantillon gratuit à SON MONTAGE Etab. P.C., 84, avenue Edouard-Vaillant, Billancourt (Seine) Mauvais Montage