



L'avion Blériot 110 à moteur Hispano-Suiza qui vient d'ajouter un nouvel exploit à tant d'autres.

UN GRAND SUCCES DE L'AVIATION FRANÇAISE

Rossi et Codos, partis de New-York ont été atterrir à Rayak, en Syrie

Le record mondial de la distance est battu par le Blériot 110 à moteur Hispano-Suiza

Une performance de tout premier plan vient d'être accomplie par l'équipage Maurice Rossi-Paul Codos. Partis de New-York, ils ont traversé l'Atlantique, survolé Paris et, prenant la direction de l'Orient, sont allés se poser à Rayak, sur le terrain du 39^e Régiment d'Aviation. Le record du monde de distance est ainsi battu malgré des conditions atmosphériques qui, au début, surtout, n'ont pas favorisé la tentative.

Les détails techniques manquent encore, à l'heure où nous écrivons ces lignes, sur la performance de Rossi et de Codos. Contentons-nous donc de saluer l'exploit comme il mérite de l'être : l'un des plus beaux qu'il nous ait été permis d'enregistrer.

Que faut-il le plus admirer ? L'audace de l'équipage ? — Non, il y a mieux. Le plus remarquable, dans cette performance, c'est la préparation minutieuse qui l'a précédée et que Les Ailes ont contée à la suite de la visite que leur fit Maurice Rossi, la veille de son départ pour New-York, et la précision merveilles de la navigation. C'est là, à bon sens, que l'on mesure la véritable valeur d'un équipage, que l'on distingue le raid soigneusement préparé, de l'envolée où l'audace et la chance jouent les premiers rôles. Le risque, Rossi et Codos l'ont couru. On court toujours un risque en traversant l'Atlantique et en volant de nuit sur un monomoteur. Mais ils l'ont réduit au minimum par une préparation qui ne laisse rien à désirer et par la longue expérience qui caractérise cet équipage d'élite.

Rarement, on vit pareille précision, en matière de navigation, au cours d'une tentative semblable : l'arrivée à la côte, le passage au Bourget, le programme prévu strictement appliqué, tout cela dépasse peut-être le record lui-même.

On s'en voudrait de ne pas associer ici au très grand succès de Rossi et de Codos cet extraordinaire avion Blériot-110 qui, après une carrière bien remplie, ajoute à son glorieux palmarès un exploit sans précédent, et à ce moteur Hispano-Suiza qui totalise les traversées de l'Atlantique avec une parfaite régularité.

Rossi et Codos viennent d'ajouter une page admirable à l'Histoire de l'Aviation française. Qu'ils en soient chaleureusement félicités, et qu'une part de ces félicitations aille au grand pilote Lucien Bossoutrot, le promoteur du raid, qui, ayant été à la peine, eût bien mérité d'être à l'honneur.

G. H.

Le départ de New-York

Le Joseph-Le-Brix était prêt depuis déjà plusieurs semaines, à l'aéroport de Floyd Bennett Field, quand, le 5 août, au matin, les prévisions météorologiques paraissent enfin favorables, le départ fut décidé.

Les pilotes qui, à l'exemple d'un Lindbergh et d'un Costes, avaient su attendre leur heure, allaient se trouver en présence d'une grande difficulté : le décollage d'un avion de neuf tonnes. Tel était, en effet, le poids du Joseph-Le-Brix qui emportait 7.000 litres d'essence. Jamais encore, on n'avait vu décoller, sur ce terrain, d'appareil aussi lourd.

Malgré des conditions de départ peu favorables, température de 20° et vent faible de trois-quarts arrière, le Joseph-Le-Brix fit un beau décollage, à 10 h. 40 (heure française d'été). Il roula environ 1.000 mètres, sur la piste de l'aéroport, dont la longueur totale atteint 1.250 mètres.

Le grand voyage était commencé. Codos, au poste de pilotage, Rossi, au poste de navigateur et de radiotélégraphiste, allaient réaliser leur rêve et ramener en France un record envié, le record de distance que détenaient les Anglais Gayford et Nicholletts, avec 8.796 km., entre Londres et Welsh Bay.

De New York à Paris

Aussitôt parti de New-York, le Joseph-Le-Brix fit route vers Halifax, dans un ciel chaud et plein de remous. Engagé, plus tard, sur l'Atlantique, il fut obligé de traverser, pendant cinq heures, une forte dépression et, par très mauvais temps, Codos et Rossi durent voler sans visibilité. La nuit du 5 au 6 août fut belle, avec de la brume et du brouillard. Le 6 août, commença par la grisaille et la pluie, avec des nuages très bas. De sorte que, de Halifax à Cherbourg, les aviateurs n'aperçurent que rarement la mer qu'ils survolaient.

Les messages suivants font ressortir les phases du raid ainsi résumé et montrent de quelle façon on put suivre à terre la marche de Codos et Rossi.

A 17 h. 25 (heure française), Rossi entra en communication avec la station de Ganso. Le Joseph-Le-Brix était alors à 300 km. à l'est d'Halifax, près de l'île des Sables. Il passait : « Tout va bien à bord. Beau temps. »

A 21 heures (heure française), le vapeur Lord-Kelvin, faisant route à 250 milles au sud du Cap Race, à Terre-Neuve, entra en communication avec les aviateurs qui demandaient leur position. Il leur signala qu'il avait rencontré du mauvais temps et des pluies toute la journée.

tendre les postes côtiers, mais il n'en est rien. »

14 h. 50. — « Nous nous trouvons à 200 milles à l'ouest du Cap Land's End. »
18 heures. — « Venons de survoler Cherbourg. Nous dirigeons sur Paris-Le Bourget. Prendrons des ordres. Câblez tout de suite Ministère et Météo, pour que prenions décision. J'appellerai Le Bourget. »

19 heures. — « Survolons Le Bourget et lancerons message lesté indiquant principales phases du voyage. Prière instante communiquer renseignements météorologiques complets sur route envisagée : 1° route Indes Nord ; 2° route Indes Sud. »

19 h. 45. — « Avons encore 2.800 litres d'essence. Pensons battre record de distance en ligne droite sans escale, avec belle marge, en empruntant route des Indes. »

Au Bourget

C'est dans la joie que, par cette belle après-midi du dimanche 6 août, quelques pilotes, des représentants du Ministère de l'Air et surtout les parents des deux aviateurs attendirent le passage annoncé du Joseph-Le-Brix. Bossoutrot aperçut, le premier, l'avion qui venait dans la direction de la route des Flandres. A 20 h. 22, à 200 mètres de hauteur, le Joseph-Le-Brix traversait l'aéroport. Il avait mis 33 heures 42 minutes pour relier New-



A gauche : Maurice Rossi ; à droite : Paul Codos

A 22 h. 15, pour la première fois, le Ministère de l'Air reçoit un message du Joseph-Le-Brix.

« Excusez-nous. Nous venons, pendant 5 heures, de nous débattre avec dépression au large d'Halifax. Avons passé un vilain moment. Vous donnerons position. Cette nuit avons croisé dans tempête bateau. Actuellement dans 44/45. Toutes nos pensées à nos familles et à nos amis. Au revoir. »

Le Joseph-Le-Brix fut muet pendant toute la nuit.

Le lendemain, 6 août, à 10 heures, nouveau message adressé au Ministère :

« Nous n'avons pu donner de nos nouvelles à cause traversée très dure. Dans un moment, je vous dirai la position. Navigation très difficile à cause mauvais temps. »

A 10 h. 45, le poste du Bourget capte le message suivant :

« Ici Rossi. Sommes à environ 1.000 km. des côtes de Bretagne et Scilly. Prévenez. »

Entre ce moment-là et 20 h. 22, heure à laquelle le Joseph-Le-Brix survola Le Bourget, la suite des messages sera :

12 h. 10. — « Nous arrivons. Nous sommes à 600 km. de la Bretagne. Traversée mauvaise depuis Halifax. A bientôt. »

14 h. 15. — « Prière poste Ouessant se mettre rapport avec nous. Tout va bien. Sommes environ 450 km. Ouessant. »

14 h. 32. — « Nous sommes dans les nuages depuis notre départ. Nous croyions en-

York et Paris, c'est-à-dire pour parcourir 5.780 km.

Les traversées de l'Atlantique au cours desquelles les pilotes suivent un itinéraire bien défini et vont de capitale en capitale, du point de départ au point voulu, sont si rares que nous tenons à souligner ici la belle performance déjà réalisée par Codos et Rossi, qui abordèrent les côtes au point qu'ils s'étaient fixé.

Pendant sa traversée de la France, l'équipage envoyait un message en salut au Ministère de l'Air. M. Cot faisait répondre aussitôt :

« A votre passage sur Paris, je suis heureux de vous adresser le salut le plus cordial de l'Aviation française, attentive à votre splendide effort. — Pierre Cor. »

Du Bourget à Rayak

L'équipage, ayant déterminé son itinéraire par Strasbourg, Munich, Vienne, Budapest, Alep, etc., se signalait le 7 août, à 0 h. 25, aux environs de Munich, par le message suivant, qui fut intercepté par le poste de Viry-Châtillon :

« Sommes démotivés. Venons de constater fuite essence et consommation anormale. Pensons battre quand même record. Nous avons carburant vers Bagdad, mais demandons escorte d'Alep. Faites-nous contrôler Vienne et Rhodes. Envoyez avion de suite, allons arriver à Munich. »

Le Joseph-Le-Brix, pour qui on avait eu quelques inquiétudes, n'en continua pas moins son voyage, la fuite devant être d'assez faible importance.

A 11 h. 30, il était signalé au-dessus de l'île de Rhodes. Il envoyait alors le message suivant :

« Malgré perte de distance sur Atlantique, le record New-York-Stamboul existant actuellement sera battu à midi. Tout va bien. »

Boardman et Poando avaient, en effet, en juillet 1931, effectué le trajet New-York-Stamboul, de 8.065 kilomètres.

Dès lors, tous les espoirs étaient à nouveau permis. Après le record de Boardman, le record actuel des Anglais Gayford et Nicholletts devait tomber.

A 13 h. 47, le Joseph-Le-Brix était signalé au-dessus de Castelrosso, en Turquie d'Asie, au bord du golfe d'Adalie.

A 15 h. 17, le poste de Viry-Châtillon captait un message où les aviateurs annonçaient leur intention de voler jusqu'à la tombée de la nuit et atterrir à Rayak.

A 16 h. 35, le Sous-Lieutenant Rossi transmit :

« Survolons Latakieh. Dans une heure, nous toucherons terre à Rayak, par suite de l'épuisement de l'essence. Néanmoins, le Joseph-Le-Brix, malgré ses 1.000 heures de vol et ses onze décollages en charge depuis qu'il existe, a relié New-York à Beyrouth en 55 heures de vol.

« A tous à très bientôt !
« Vive les ailes françaises ! Vive la Syrie ! Vive la France ! »

« A 15 h. 59, nous remontons l'antenne. »

« Dans une heure, nous atterrirons à Rayak. »

A 18 h. 10, le Joseph-Le-Brix atterrissait, en effet, de façon impeccable, sur le terrain de Rayak, coin de terre française, au milieu des applaudissements des aviateurs militaires. Il avait tenu l'air pendant 23 heures 20 minutes et parcouru une distance de 9.460 km. L'ambition de l'équipage Codos et Rossi était réalisée. Il avait battu de 900 km. environ le record de distance en ligne droite, La moyenne horaire avait été de 162 km-h.

Conclusions

Ce magnifique vol ne saurait être mieux mis en valeur que par les télégrammes de félicitations adressés par le Ministère de l'Air, d'une part aux aviateurs, d'autre part au constructeur et au grand pilote Bossoutrot, qui, au cours de 200 heures de vol, a largement contribué à la mise au point de cet avion.

L'équipage Rossi-Codos :

De New-York à Rayak, d'un seul bond, l'Atlantique Nord franchi, Paris survolé, l'Europe traversée, vous avez ramené en France le record du monde en ligne droite. Le pays tout entier nous a suivis avec émotion et confiance. Les ailes françaises sont fières de votre splendide exploit, où la technique s'allie aux plus remarquables qualités de courage et d'énergie. Je vous félicite et vous remercie.

A M. Louis Blériot :

La France vient de conquérir à nouveau sur un appareil français, avec un moteur français, le plus envié des records. A tous ceux qui, à des titres divers, ont permis cet exploit, ouvriers, ingénieurs, constructeurs, j'adresse mes félicitations personnelles et l'expression de la gratitude du pays tout entier.

A Lucien Bossoutrot :

Le Joseph-Le-Brix vient d'arriver à Rayak. On vous doit la mise au point de cet appareil, avec lequel vous avez déjà gagné le record du monde de distance en circuit fermé. Au moment où nous enregistrons un nouveau succès pour l'Aviation française, je tiens à vous associer à la gloire de Rossi et de Codos, nos deux camarades.

Le matériel

Le monoplane Blériot 110 qui vient de battre le record du monde de la distance en ligne droite, après avoir comté, dès 1930, ceux en circuit fermé, a été étudié par l'ingénieur Zappata.

C'est un grand monoplane de 26 m. 500 d'envergure, entièrement en bois, d'une finesse totale de 16,5. Sa voilure est haubanée, en dessus et au dessous, par des lames d'acier profilées, ce qui a permis de construire très léger. Au coefficient de sécurité de quatre, normalement admis pour les avions de record, le Blériot 110 pèse, à vide, 2.700 kg, ce qui est peu pour un appareil de quatre-vingt-neuf mètres carrés de surface.

Le fuselage de cet appareil est d'un dessin bien personnel ; il est constitué par une coque de section ovoïdale, longue de 11 mètres, et mesurant, au maître-couple, un mètre de large et deux mètres cinquante de haut. Le poste de pilotage, aménagé en arrière de l'aile, en conduite intérieure, n'offre qu'une visibilité limitée ; une couchette a permis aux deux pilotes de prendre, tour à tour, un peu de repos.

Le moteur qui, à une large part de succès dans cette belle performance, est un Hispano-Suiza 12 Mc de 300 CV., à réducteur. Il totalisait plus de 300 heures de marche, avant de conduire Rossi et Codos à la victoire.

Notons, enfin, que les douze réservoirs d'essence, d'une capacité totale de 8.000 litres, sont répartis à raison de quatre dans le fuselage et de huit dans la voilure. Les réservoirs d'huile, d'une contenance de 300 litres, occupent le bord d'attaque de l'aile.

En raison des fêtes du 15 août, le prochain numéro des « Ailes » subira un décalage de 24 heures et ne sera mis en vente que le vendredi 18 août.