

LA FRANCE EN AVION

LE TOURISME AERIEN

C'est de Digne cette fois que nous prenons le départ. La capitale des Basses-Alpes est blottie auprès de la Bléone, au pied de croupes calcaires, qui l'enserrent de tous les côtés, sauf du côté de la rivière. Vers l'est commence la région où le relief est le plus confus et le plus heurté : les Préalpes de Digne. Certes, la montagne n'a point ici cet aspect majestueux qu'elle a plus au nord, mais quel chaos redoutable elle présente pour l'avion !

C'est en vain que nous rechercherions ici ces plissements bien alignés, ces dépressions profondes ouvertes tout droit comme à la Chartreuse, aux Bauges, à Belledune, aux Aiguilles Rouges. D'aspect moins rébarbatif, la montagne est ici plus traitresse.

La seule grande voie qui nous soit offerte est celle de la Durance. De Digne, nous la rejoignons par la Bléone, qui, jusqu'à Maltjav, arrose une campagne paisible égayée de jardins et de vergers, car c'est ici terre d'alluvions.

Voici, rangés comme soldats à la parade, ces étranges pèlerins des Mées, capucins de pierre bizarrement sculptés par l'érosion.

Virons vers le nord pour suivre la rivière dont le cours serpente au-dessous de nous parmi les bancs de sable et de pierres blanches. Une muraille acérée et aride barre la vallée, c'est la chaîne de Lure, qui continue à l'est le plissement du Ventoux.

De Volonne, petite cité des anciens maronniers de la Durance, à Sisteron, ville de garde hérissée de tours et de casemates, la Durance fraye sa route. Au pont de Sisteron, les eaux limpides du Buech viennent se mêler aux eaux un peu troubles de la Durance, et ce confluent nous ouvre le Gapençais.

Plusieurs dépressions convergent vers Sisteron. Le choix nous est laissé d'atteindre Gap par la vallée du Buech, par Larnage et Veynes — comme le fait le chemin de fer — ou, plus directement, par celle de la Durance. La présence du terrain de Tallard, installé et aménagé par l'aviation militaire, nous fait préférer cette voie. De Tallard à Gap, ce n'est qu'un saut à faire.

Par la vaste dépression transversale de la Bâtie-Neuve et Chorges, regagnons la Durance. Voilà le fil conducteur retrouvé ; il va nous conduire par Embrun jusqu'au cœur du Briançonnais. Le Grand Morgon, pareil à une entrave gigantesque, ferme l'horizon vers le sud. Pas assez brusquement pourtant pour que nous ne puissions apercevoir derrière nous l'entrée de cette saignée glaciaire de l'Ubaye, que barrent les stries régulières des « verrous » et qui, derrière le Morgon, mène à Barcelonnette.

La région que nous survolons est le Bas-Embrunais. En bas, autour de la rivière, sont alignés les champs, les vergers, les jardins ; de toutes parts se dressent des pentes brunes de terre noire impropre à la végétation, d'immenses cônes de déjection s'éboulent dans la vallée. Mais, si le spectacle apparaît désolé à un touriste qui roule sur la route, l'avion nous permet de lui découvrir un charme inattendu. Ces monts aux flancs arides, aux pieds desquels mugissent les torrents qui les rongent, retrouvent une végétation à leur sommet. Les hauteurs, où s'accrochent des prairies et des bois clairsemés de mélèzes, ont, vues du ciel, un aspect paisible qui contraste singulièrement avec la nudité de leurs pentes.

Embrun, assise au balcon du roc, regarde couler la Durance. Nous sommes à un carrefour de vallées ; de toutes parts, les eaux se précipitent, venues de tous les coins de l'horizon.

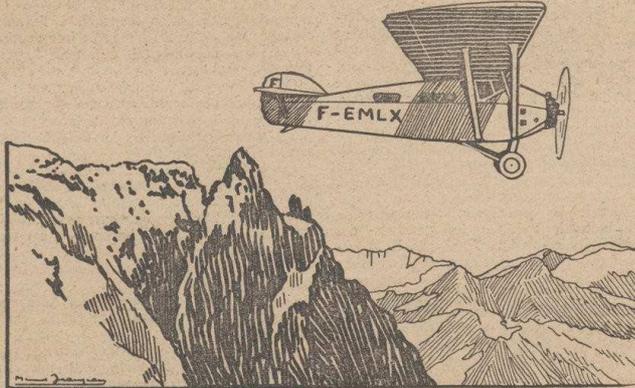
Continuons notre route. En bas, toujours les formes molles de schistes noirs, que les torrents rageurs déchirent. Nous allons aborder le défilé de Saint-Clément, d'où la Durance sort en mugissant ; nous la suivons des yeux au fond des gorges : elle se défend impétueusement contre l'étreinte de la montagne, ses eaux roulent des pierres et grondent sur les rocs éboulés.

Une ouverture sur la droite, et c'est Guillestre, où commence le pittoresque sillon du Guil aux eaux vertes, qui donne accès au Queyras.

Aux pentes du mont Dauphin, les eaux du torrent ont sculpté bizarrement la roche pour former la Rue des Masques, fantaisie co-casse de la nature.

Dépassé l'échancrure du confluent du Guil et de la Durance, la vallée, de nouveau, se resserre. Le paysage a une grandeur sauvage. Maintenant, ce ne sont plus les molles croupes noires du Bas-Embrunais, mais le bouleversement des calcaires cariés, ocres, rouges et gris. Il semble qu'en allant vers le nord, nous retrouvions le Midi : nous n'apercevons

Nous poursuivons notre promenade sur les Alpes. Marcel JeanJean nous emmène maintenant sur le Briançonnais, puis nous fait descendre jusqu'en Provence, dans le décor merveilleux de la Côte d'Azur. Là encore, la tentation du tourisme aérien est grande et Marcel JeanJean sait nous donner le désir de le pratiquer.



Un Potez 32 de « grand tourisme » au-dessus de la Meige

partout que piques dénudées, crêtes arides, rocaillies calcinées.

Le massif majestueux du Pelvoux, qui se dresse devant nous un peu sur la gauche, fait une étrange opposition à cette sécheresse avec ses cimes neigeuses et ses glaciers.

Sur notre droite s'étend le Queyras et, du haut de l'avion, nous pouvons remarquer au passage la différence de végétation de ses pentes : du côté du sud-est, elles présentent jusqu'à des altitudes étonnantes des zones de cultures soignées ; du côté de l'ubac — c'est-à-dire du côté de l'ombre — la forêt de mélèzes étend son manteau vert foncé. Toujours vers l'est trône le mont Viso, la plus haute cime des Alpes du sud, promontoire dressé sur le Piémont italien.

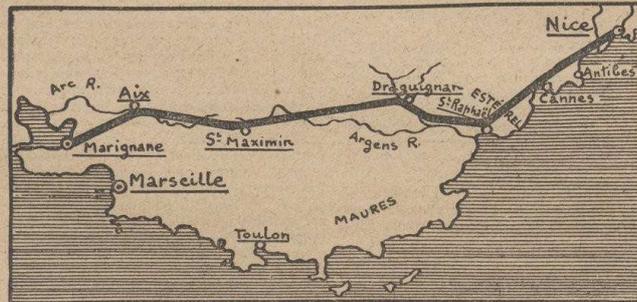
Voici Argentière, où les toits des usines électriques mettent une note rouge, puis la fissure où s'insinue la Gyronde, dont le bassin verdoyant continue la vallée de Vallouise au flanc du Pelvoux.

Les crêtes calcaires de Briançon montrent

le Pelvoux de plus près et même d'en faire le tour complet car, d'un bond au-dessus du Lautaret, nous rejoindrions la Romanche et le sillon de l'Oisans.

De la large échancrure de Bourg-d'Oisans, toujours par Romanche, nous gagnerons la dépression de Vif ou celle de Pierre-Châtel. Le Drac sera notre guide pour le retour. Au sommet de la boucle, nous découvrirons les longues arêtes du Vercors, si différentes de celles de la Chartreuse. Si le défilé où serpente le Drac entre Cognet, sous la Mure d'Isère, et Saint-Firmin, est coupé sans cesse de verrous comme la plupart des sillons glaciaires des Alpes, nous trouverons à Saint-Firmin la large dépression d'entre Champ-saur et Devoluy, qui ouvre le chemin de Gap.

Ainsi, le circuit Digne-Gap-Embrun-Briançon prendrait une ampleur qui en ferait l'un des plus attrayants des circuits alpins. Aucun n'offrirait plus de variété. Au lieu d'être un simple tronçon butant dans un cul de sac, il s'arrondirait en vaste boucle autour du



Le circuit des Alpes. — La ligne secondaire Marseille-Nice

leurs forts hérissés de batteries. C'est bien là la clef des vallées qui divergent vers la France, la sentinelle du mont Genève. Dans les bois, le long des pentes, les sentiers militaires tracent partout d'invisibles zig-zags, qui, du haut du ciel, ressemblent à de fines égratignures tracées sur le sol. La ville est descendue de son gradin face à la Durance pour s'étaler dans le bassin de Sainte-Catherine. Si l'importance militaire de Briançon éclate ici aux yeux les moins avertis, sa situation commerciale, qu'elle a conservée tout le long du moyen âge, s'explique à merveille : là, au débouché des routes, se tenaient autrefois des foires célèbres.

Voici atteint le point extrême du parcours touristique Digne-Briançon par Gap et Embrun.

Comment allons-nous effectuer le retour ? Par le même chemin ? — C'est une solution.

Qu'on nous permette d'en suggérer une autre, qui fermerait largement la boucle.

A Briançon, s'ouvre la vallée de la Guisane. Remontons-la jusqu'au Lautaret. Le chemin qu'elle nous offre n'est guère plus difficile que celui que nous venons de parcourir au-dessus des défilés de la Durance en Embrunais. Cela nous vaudra d'approcher

Pelvoux. Successivement, il permettrait d'étaler aux yeux des touristes les régions les plus différentes, les plus opposées.

Des terres noires de l'Embrunais au Briançonnais à la sèche allure provençale, les passagers de l'avion découvriront les villages haut perchés du Queyras. Plus loin, au nord de Briançon, par la Guisane et la Romanche, ils rôleraient les glaciers du Pelvoux et s'étonneraient de trouver le long de la Romanche une nouvelle Tarentaise. Le Vercors couvert de forêts déploierait pour eux ses vertes magnificences, puis ce seraient le Champ-saur et le Devoluy nu et désolé avant le retour à Gap.

Au lieu de laisser les touristes dans l'impasse de Briançon, l'avion, par un circuit magnifique, les ramènerait vers Gap et Digne.

Nous avons exposé plus haut les craintes qui ont été exprimées à l'issue du congrès de Gap par un délégué des Basses-Alpes. C'est qu'à Digne, on a volontiers les yeux fixés vers le sud. Marseille et Nice sont des pôles d'attraction plus puissants que l'arrière-pays, en tous sens barré par les Alpes :

« La Provence, a écrit Michelet, jette ses habitants à la mer. »

Or, par la ligne de rocade, Digne se trouvera reliée à Nice. Ce n'est déjà pas si mal d'être un point de passage sur une grande ligne.

Vers l'est et le nord-est, les plus alpins, plus pressés, plus tourmentés que dans les grandes Alpes, restent, certes, difficiles aux pénétrations aériennes. A notre avis, ce n'est pas de ce côté que devront regarder les Bas-Alpins pour établir des itinéraires touristiques rémunérateurs.

La grande voie, ici, c'est la Durance. Par son cours inférieur largement ouvert, elle mène droit sur Marseille. Nice atteint par la ligne de rocade Marseille par une courte ligne de liaison, que veut-on de plus ?

Une publicité bien faite à Marseille et à Nice doit drainer sur Digne un grand nombre de touristes.

Sans compter que la Durance permet encore de rejoindre facilement Avignon et la grande ligne aérienne du Rhône.

Ainsi, à l'examen, le sort promis à Digne du point de vue du tourisme aérien, n'est point comme on le pensait celui d'une « zone de petit passage », mais celui du premier centre de rayonnement des Alpes du sud et des moyennes Alpes.

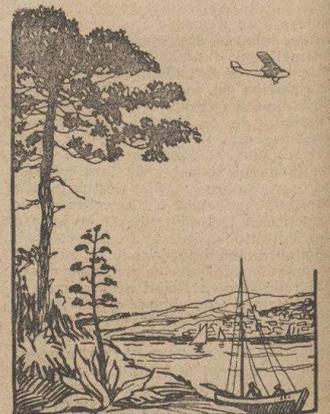
Au carrefour des liaisons avec la Méditerranée et le Rhône, la situation de Digne apparaît meilleure encore que celle de Gap. Il suffit, pour en tirer parti, que Digne sache offrir aux touristes un circuit qui vaille le voyage. Le cul-de-sac de Briançon risque de les rebuter, non point que le paysage soit indifférent, mais les voyageurs qui emprunteront l'avion ne se soucieront guère d'aller se faire déposer à Briançon, dans un pays où les communications routières et ferroviaires ne sont rien moins que rapides. Quant à revenir à Digne par le même chemin, c'est, nous semble-t-il, mauvaise politique en matière de circuits touristiques : le passager aura l'impression de payer deux fois pour le même spectacle.

La boucle du Pelvoux, tout en ajoutant à l'excursion aérienne un intérêt considérable, présente l'avantage de ramener les voyageurs à leur point de départ, d'où ils peuvent regagner à leur choix — toujours par l'avion — Nice, Marseille ou Avignon.

Faculté serait laissée de prendre le circuit à Gap : ainsi, l'intérêt des deux villes serait étroitement lié dans l'établissement de la boucle.

Pour en finir avec Digne, signalons encore une autre bouclette non prévue au programme, qui serait assurée, avec un peu de publicité, d'un succès certain, et qui se présente fort bien au point de vue aéronautique : c'est l'excursion aux gorges du Verdon.

La voie d'accès est la vallée de l'Asse. Par la vaste dépression de Valenciole, l'avion rejoint le Verdon à la vasque qui s'ouvre sous Gréoux-les-Bains. Il n'a plus qu'à remonter le Verdon. D'abord, ce sont les basses gorges entre Gréoux et Quinson qui s'offrent aux touristes. Le spectacle va prendre un intérêt croissant jusqu'au célèbre cañon unique en Europe. Vers Sainte-Croix-du-Verdon, quelques terrains de jalonnement semblent pouvoir être trouvés. Dans les gorges du Verdon, la cassure, haute à certains endroits de sept cents mètres, ouverte comme une brèche béante entre des murailles boisées, est abordée par l'ouest. L'avion peut s'engager un moment au-dessus de l'Artuby, qui mérite bien cet hommage. Après avoir fait demi-tour, remontons vers le Verdon et continuons à survoler les gorges jusqu'à Reouen.



Une promenade sur la Côte d'Azur

Cette fois, le retour peut se prendre par le même chemin : les passagers ne se plaindront pas de voir deux fois la même chose.

e) *Circuit de Provence et des Alpes Maritimes* : Marseille, Aix-en-Provence, Saint-Maximin, Draguignan, Saint-Raphaël, Cannes, Nice.

Point n'est besoin ici de chercher un itinéraire. L'étreinte de la montagne s'est serrée ; la route aérienne peut être aisément jalonnée de terrains. De plus, le merveilleux décor de la côte d'Azur est trop connu pour que nous nous attardions à une description qui a été faite à l'infini.

De Marseille-Marignane à Aix ; d'Aix à Saint-Maximin-La Sainte-Baume, par la vallée de l'Arc ; de Saint-Maximin à Draguignan, nulle difficulté pour égrener le long de la route les indispensables terrains de secours.

De Draguignan, le cours du Nartuby et celui de l'Argens nous conduisent tout droit au golfe de Fréjus et à Saint-Raphaël ; de Saint-Raphaël à Cannes et Nice, c'est la classique route de la Riviera, sur les splendeurs de laquelle il est inutile d'insister.

Texte et dessins de **Marcel JEANJEAN**.

L'HIVER N'ARRÊTERA PAS LES LIGNES FARMAN

Les Lignes Aériennes Farman, malgré l'hiver, continuent à assurer leurs services quotidiens, sauf le dimanche.

Du 6 au 31 octobre, les départs de Paris pour Malmö d'une part, et pour Berlin d'autre part, auront lieu à 7 heures.

Le trajet Paris-Malmö, par Cologne, Dortmund, Hambourg, Copenhague (1.050 km.), est effectué en sept heures trente de vol. Le trajet Paris-Berlin, par Cologne et Hanovre (960 kilomètres), est effectué en six heures de vol.

Du 6 au 31 octobre également, un départ de Paris pour Berlin, par Sarrebrück et Francfort, a lieu à 8 h. 50. La distance de 1.000 km. est couverte en six heures cinquante de vol.

Du 6 octobre au 28 février, les départs de Paris pour Amsterdam ont lieu à 10 heures et à midi. Le trajet de 460 km. est effectué en trois heures de vol.

Ces services sont assurés, pour la plupart, avec des trimoteurs « Silver Star », et en collaboration avec les appareils des Compagnies K. L. M., Lufthansa et A. B. Aérotransport.

LES SERVICES PRIVÉS DE LA C.A.F.

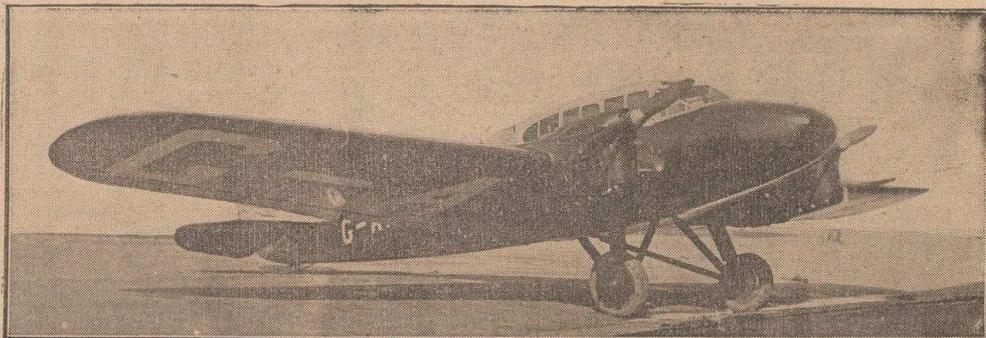
Un avion de la Compagnie Aérienne Française, venant de Biarritz, où il a effectué plus de 500 baptêmes de l'air et promenades aériennes, se rendra à Bordeaux, le 10 octobre, et séjournera quelque temps dans cette ville. Il exécutera des voyages à prix réduits pour toutes les destinations, sur simple demande des intéressés. Un service spécial d'automobiles assurera la liaison avec l'aérodrome.

D'autre part, le service d'hydravions organisés entre Calais et Douvres par la C.A.F., afin de supprimer la traversée maritime entre Paris-Londres, connaît une vogue justifiée. Il est emprunté fréquemment par des voyageurs de marque.

LE S.D.A. AU MEETING DE TOURS

La Société pour le Développement de l'Aviation donnera, le dimanche 12 octobre, une fête d'aviation à Tours, sur les prairies de la Gloriette, avec le concours de l'Aéro-Club de Touraine. Le terrain de la Gloriette a été choisi de préférence à l'aérodrome de Parcés-Meslay, à cause de sa proximité. On y verra Maurice Finaut, Knipping, Mauler, Bois, Lefèvre, etc. Les baptêmes de l'air commenceront dès le samedi et se poursuivront le dimanche et le lundi. Le 19 octobre, des promenades aériennes seront organisées à Loches ; le 26 octobre, un meeting aura lieu à Châtelleraut, et un autre, le 9 novembre, à Vierzon.

Il est intéressant de constater que l'activité de la S.D.A. ne se ralentit pas. Le nombre des baptêmes de l'air donnés par ses soins atteint un total imposant : nous n'en voulons d'autre preuve que les 138 baptêmes donnés le 8 septembre, à Laon, dans une seule journée. La S.D.A., ainsi que ses animateurs, sont à féliciter de cette bonne besogne. Quand Maurice Finaut aura complètement renoncé à incorporer à son programme les exercices d'aérobatie foraine que nous réprouvons, nous pourrions applaudir, sans aucune réserve, à son œuvre excellente.



UNE FORMULE

Le bi-moteur de Segrave, avion de tourisme rapide

Segrave, le champion de la vitesse, avait conçu, avant de se tuer, un avion original qui, réalisé, donna de très intéressants résultats. Ce monoplane bi-moteur doit ses performances élevées à la diminution des résistances parasites plutôt qu'à sa puissance qui reste raisonnable.

Le Segrave Meteor, qui nous a rendu l'autre jour une brève visite en se rendant à Rome, est un appareil remarquable, d'abord, parce qu'il franchit aisément sur l'ensemble de la construction habituelle, ensuite parce qu'il est dû à Segrave, dont la personnalité est intimement liée à l'histoire de la vitesse dans ces dernières années.

Pendant la guerre, Segrave avait été pilote de chasse sur monoplace, et c'est là que tout en faisant son apprentissage des choses de l'air, il prit le goût passionné de la vitesse ; après l'Armistice, il s'attacha à conquérir le record mondial de la plus grande vitesse en automobile et il y réussit, après les alternatives que l'on sait ; il devait, par la suite, trouver la mort au cours d'une tentative — sur l'eau cette fois — pour s'approprier le record de la plus grande vitesse en canot automobile sur le lac Windermere en Ecosse. Il avait toujours conservé une vive sympathie pour l'aviation et c'est avec empressement que, quelques mois avant sa mort, il avait accepté le poste de conseiller technique auprès de l'« Aircraft Investment Corporation » que lui avait offert le major Andrew Holt, animateur de ce groupe. Les premières préoccupations de Segrave furent d'améliorer les performances des avions, tout en leur donnant une plus grande sécurité. Le but qu'il s'était proposé était la réalisation d'un appareil à grande vitesse, mais aussi à faible vitesse d'atterrissage, pourvu d'une bonne manœuvrabilité et offrant une grande sécurité.

Chose curieuse, la traduction de ce programme en termes constructifs amena Segrave à des conclusions voisines de celles d'une autre compétence aéronautique, M. C.-G. Grey, « managing director » de la revue anglaise *The Aeroplane*. M. Grey et ses collaborateurs avaient décidé, à la fin de 1929, d'envoyer aux amis de leur publication une carte de nouvel an, qui, évidemment, devait porter l'effigie d'un avion. Le choix de l'avion fit l'objet de suggestions et de discussions que M. Grey nous a rapportées, dans un article mi-sérieux, mi-humoristique, mais qui contient un grand nombre de vérités trop souvent oubliées.

Le Meteor pourrait être facilement pris pour une extrapolation directe des considérations de M. Grey, si on ne savait pas que les plans en étaient déjà jetés sur le papier, à l'heure où la rédaction de « Aéroplane » faisait œuvre de constructeur.

A vrai dire, le Meteor Mark I n'est pas aussi révolutionnaire que M. Grey a bien voulu le dire par la suite ; tous les éléments de sa technique sont bien connus, mais il « bouscule la routine » en combinant de façon nouvelle des éléments classiques et, surtout, en utilisant les meilleures formes de pénétration avec une sagacité que pouvait seul posséder celui qui fut le « chevalier de la vitesse ».

Le Meteor a été construit par Saunders Roe Ltd, firme contrôlée par l'Aircraft Investment Corporation. C'est un monoplane à aile surbaissée, entièrement en porte à faux, sans aucun mât ni haubanage, équipé de deux moteurs. L'aile d'une envergure de 12 mètres possède une surface portante de 21 mq 50 ; la charge au cheval — 5 kg. 500 — et la charge alaire — 48 kg. 500 — permettent d'excellentes performances alliées à une grande sécurité. La vitesse maximum prévue était de 225 km/heure, la vitesse de croisière de 200 km/heure et le rayon d'action de 4 heures. En fait, ces estimations ont été sensiblement dépassées lors des essais, par suite d'une meilleure adaptation des hélices.

Le Meteor est pourvu de deux moteurs Gipsy inversés, développant chacun environ 100 CV ; mais il peut voler avec un moteur arrêté. Les moteurs sont placés à 3 m. 30 environ l'un de l'autre, en avant du bord d'attaque, de part et d'autre du nez du fuselage, qui déborde en avant de l'aile ; les moteurs dépassent davantage vers le bas que vers le haut, de façon à dévier le moins possible la marche des filets d'air sur la face dorsale de l'aile ; ils sont enfermés dans des carénages, soigneusement établis, qui viennent se raccorder avec le revêtement de l'aile par des lignes de moindre résistance.

Le fuselage, très étudié, se termine à l'avant par une calotte hémisphérique qui lui donne une forme très voisine de celle du corps de pénétration optimum. Le toit et les côtés de l'habitacle sont encastrés dans le fuselage et se raccordent rigoureusement à la ligne générale. Ce fuselage représente à peu près ce que l'on peut faire de mieux en matière de profilage, sans sacrifier l'aménagement et la visibilité.

Le train d'atterrissage ne comporte pas d'essieu ; les roues sont supportées par deux jambes de force venant se fixer sur le ventre du fuselage ; une troisième jambe verticale, pourvue d'un amortisseur, vient se fixer sur le longeron d'aile. L'empen-

nage est très profilé notamment dans son raccordement avec le fuselage.

Le Meteor a réalisé une vitesse maximum de 240 km/heure et une vitesse de croisière de 215 km/heure ; la vitesse d'atterrissage ne dépasse pas 85 km/heure. En somme, cet appareil, conçu pour le tourisme, réalise avec sécurité des vitesses élevées ; ce qui le caractérise, c'est que l'augmentation de vitesse a été obtenue non pas en augmentant exagérément la puissance mais par un carénage méticuleux.

Le Meteor semble avoir devant lui un champ d'utilisation assez vaste. Sa charge utile suffisante — 230 kilogram. — semble le prédestiner à devenir un appareil idéal pour le transport rapide du courrier urgent sur de longues distances, surtout si on adopte le système des relais. Cela est d'autant plus à considérer que l'on a suggéré la création d'une ligne postale aérienne rapide entre Londres et l'Australie, avec relais, utilisant des appareils du genre Puss-Moth, dont la vitesse de croisière est d'environ 170 km/heure, ce qui permettrait d'effectuer le voyage en six jours.

Nul doute qu'en dehors des particuliers aisés qui l'achèteront — il vaut 285.000 fr. en modèle normal, et 320.000 en modèle de luxe — le Segrave Meteor ne trouve à s'employer utilement.

J. C.

LE BILAN DES « IMPERIAL AIRWAYS »

Les Imperial Airways Ltd publient un compte rendu préliminaire de l'exercice qui s'est clos le 31 mars 1930. Les détails en sont insuffisants pour qui voudrait discuter — quant au fond — les progrès réalisés. Il est en effet impossible de discriminer cette part des bénéfices qui est la subvention, des bénéfices proprement commerciaux.

Toutefois, il ressort — après déduction de 85.387 Livres pour amortissement et réserve — un bénéfice de 60.138 Livres ; ce qui donne, avec le report de l'an dernier, la somme disponible de 66.327 Livres (soit environ 3.286.000 francs). On a prélevé sur les 60.138 Livres, 25.000 Livres pour les impôts, un dividende de 5 pour cent pour les actions ordinaires et un solde à reporter de 20.956 Livres (près de 2.600.000 francs).

Les fonds d'amortissement s'est accru de 30.000 Livres (3.720.000 francs) sur celui de l'an dernier. On félicite, en général, la Compagnie de cette attitude excellente en un moment où les progrès techniques sont rapides.

La route des Indes se montre — et cela confirme tout ce que nous avons toujours dit dans « Les Ailes » — celle qui a le meilleur rendement, parmi les lignes qu'exploitent les Imperial Airways.

Il serait néanmoins intéressant, répétons-le, de connaître, dans les résultats financiers de la compagnie, la part exacte des subventions. C'est là une précision qui semble régnier à toute entreprise aérienne subventionnée, qu'elle soit anglaise ou... autre. C'est un élément indispensable cependant à qui veut apprécier exactement le rendement commercial d'une compagnie.

Les Américains « sortent » maintenant des avions qui sont très beaux et qui présentent des performances intéressantes. C'est ainsi que la « Northrop Aircraft Corporation » de Burbank (Californie), a lancé sur le marché un monoplane en porte-à-faux, à aile basse, entièrement métallique, qui, avec un moteur Pratt et Whitney « Wasp » de 420 CV., réalise une vitesse maximum de 280 kms à l'heure. Cet avion comporte une cabine — pour six passagers — dont la ligne générale a été donnée par le capot N.A.C.A. qui recouvre le moteur.

