

SUPERFLEXIT
LES TUYAUTERIES SOUPLES
 HOMOLOGUÉES POUR TOUTES CANALISATIONS

SUPERFLEXIT
 2, Rue du Parc, 2
 BOIS-COLOMBES (Seine)

RÉSERVOIRS
 protégés, ininflammables
 pour avions et hydravions
 MARQUE DÉPOSÉE
SEMAPE

AVIONS AMIOT

Une même technique constructive, poussée à l'extrême finesse, au cours de 10 années d'études et d'essais, a conduit à la réalisation d'appareils métalliques tous semblables quant à la robustesse, au rendement et aux qualités de vol

SECM
 USINES A COLOMBES (SEINE) ET A CAUDEBEC (S.I.)

HYDRAVIONS LATHAM

LES RÉSERVOIRS S. POITE

soudés

(brevetés s.g.d.g.)
 en **DURALUMIN**
 ou en **ELECTRON**
 sont les plus résistants
 les plus légers et
 les seuls étanches

Établissements S. POITE
 40, rue des Longs-Prés, 40
 BILLANCOURT (Seine)
 Téléphone : MOLITOR 14-86

LES AILES EN ORANIE

Quelques détails sur le vol de Bossoutrot et Rossi

Le chiffre — rectifié — du beau vol-record de Bossoutrot et Rossi est de 67 heures 32 minutes 20 secondes. M. Jules Dupieux, qui, au nom des « Ailes », a suivi la tentative, a bien voulu nous en donner l'intéressant compte rendu que l'on va lire.

Oran, novembre 1930.

Ainsi que *Les Ailes* l'ont annoncé jeudi dernier, Bossoutrot et Rossi, qui, à bord du Blériot 110 de performance, tentaient de s'attribuer les records mondiaux de durée et de distance, se sont vu contraints d'atterrir malencontreusement, alors qu'ils totalisaient déjà 67 heures 32 minutes 20 secondes de vol, avec plus de 7.500 km. parcourus. C'est dire que les deux pilotes avaient déjà dépassé de 10 minutes le précédent record. Il est regrettable que l'ancien record doive être battu d'au moins une heure pour que la nouvelle performance soit inscrite aux tables de la F.A.I.

Comme nous l'avons déjà dit, c'est sur l'aérodrome de la Sénia, à quelques kilomètres d'Oran, qu'eut lieu cette performance.

Pour la circonstance, un double circuit avait été adopté : l'un, dit de jour, consistait en une ligne droite de Lourmel à Port-aux-Poules, soit approximativement 82 km., avec, à peu près à mi-chemin, l'aérodrome de la Sénia, circuit qui, par la suite, se révéla trop court. Le circuit de nuit, de forme triangulaire, allait de l'aérodrome de la Sénia à Ain-El-Arba, d'où il rejoignait, à Lourmel, le circuit de jour, après avoir franchi deux fois la grande Sebkhia, vaste lac salé à peu près desséché en cette saison. Ce circuit, d'environ 90 km., présentait toute sécurité pour le cas d'atterrissage forcé, de puissants projecteurs, installés aux contrôles de la Sénia, Ain-El-Arba et Lourmel, guidaient les aviateurs, dont le vol de nuit fut particulièrement pénible par suite de l'absence de lune.

Pour la tentative, l'avion emportait 5.800 litres d'essence Stavano et 225 litres d'huile; en ordre de marche, le Blériot pesait donc plus de 7.500 kg.

Malgré cette charge extrême, le décollage s'effectua en 1.200 mètres, impeccablement; le Blériot justifia ainsi les espoirs mis en lui. Bossoutrot, qui tenait alors les commandes, confirma, lui aussi, ses qualités de grand pilote.

Pendant toute la journée du 15, le Blériot tourna sur le circuit de nuit à cause de la proximité de l'aérodrome de la Sénia, où, seul, le cas échéant, aurait pu s'effectuer un

atterrissage forcé que la lourde charge de l'appareil aurait rendu particulièrement délicat.

Comme nous l'avons dit plus haut, les nuits furent pénibles pour l'équipage, malgré toutes les dispositions prises au sol pour faciliter le vol des deux pilotes et leur permettre un repérage aisé. Dans la nuit du 16 au 17, les ampoules des feux de position s'étaient grillées à la suite d'un court-circuit, l'avion navigua dans l'obscurité, ce qui ne fut pas sans émouvoir ceux qui suivaient la tentative. La nuit suivante fut plus dure encore : l'éclairage de bord cessa complètement de fonctionner, compliquant la tâche des pilotes, qui durent avoir recours pour naviguer, à leurs lampes de poche.

Ajoutons que Rossi eut la plus belle part dans la navigation nocturne, et qu'il assura presque continuellement le pilotage pendant les trois nuits de la tentative.

Fort heureusement, pendant le jour, une température idéale favorisait la tentative, et, de Lourmel jusqu'à Port-aux-Poules, le Blériot-Zappata, aux reflets d'argent, resplendissant sous un soleil que seule l'Algérie peut offrir en cette saison, couvrait ses circuits avec une telle aisance et une si impressionnante régularité que le succès final ne semblait faire aucun doute.

Cependant, lorsque, le 17 au matin, Bossoutrot, par message lesté, demanda de préparer le terrain en vue d'un atterrissage éventuel, Rossi, intoxiqué par les émanations de gaz et d'essence, ne pouvant continuer à piloter, ce fut une consternation générale sur le ter-

rain, vite dissipée cependant quand on vit le Blériot poursuivre ses circuits avec sa belle régularité.

Les heures passaient, la ronde continuait, et le succès final devenait de plus en plus certain. Les deux pilotes avaient déjà entamé la journée du 19 qui devait voir leur triomphe. En effet, c'est à 2 h. 53 du matin que le record devait être battu.

Hélas, victimes d'une malchance inouïe, alors que déjà on s'apprêtait à fêter la chute du record, les pilotes devaient interrompre leur raid. Peu après deux heures, Bossoutrot était contraint de ramener le Blériot au sol, dans une savante manœuvre, par suite de l'épuisement complet de la provision d'huile : une consommation d'huile exagérée et imprévue interrompait ainsi malencontreusement la tentative et venait réduire à néant les beaux efforts de l'équipage, qui se voyait privé d'un triomphe assuré. Les réservoirs d'essence contenaient encore 750 litres de carburant, suffisants pour assurer plus de 10 heures de vol.

Cet atterrissage de nuit, à bord du Blériot 110, et dans des conditions aussi délicates, fut effectué magistralement par Bossoutrot, dont la maîtrise en cette occasion fut particulièrement remarquable.

Quelle que puisse être la déconvenue de Bossoutrot et de Rossi devant un échec aussi désolant et immérité, la grande performance qu'ils viennent d'accomplir aura démontré à nouveau et confirmé leur haute valeur; le Blériot 110 se sera imposé comme un très intéressant appareil de performances et de records.

Que Bossoutrot et Rossi veuillent donc trouver ici les chaleureuses félicitations des *Ailes*, qui ont suivi leur tentative avec un intérêt passionné; ils se sont montrés si dignes du succès que nous sommes persuadés que leur prochaine tentative leur apportera le triomphe qu'ils méritent.

Nous n'omettrons pas d'associer à ces félicitations l'ingénieur Gravier, de la maison Blériot, qui procéda sur place à l'ultime mise au point de l'appareil et qui fut d'un précieux concours aux deux aviateurs.

Pour terminer, ajoutons que cette tentative fut remarquablement organisée par l'Aéro-Club de l'Oranie, dont le président, M. Julien

Serviès, avec l'aide de ses collaborateurs, fit preuve d'un dévouement sans bornes et d'une compétence fort appréciée.

L'ingénieur Zappata doit arriver incessamment à Oran pour diriger la révision du Blériot 110 et du moteur Hispano-Suiza. Aussitôt après, c'est-à-dire au début de décembre, Bossoutrot et Rossi, qui auront alors l'appoint de la pleine lune, tenteront à nouveau la conquête des deux grands records. Inutile de dire que nos vœux les accompagnent...
Jules Dupieux.

M. BALBO VEUT REORGANISER L'AERONAUTIQUE ITALIENNE

Une correspondance de Rome au Temps nous apprend que M. Balbo vient de présenter au Parlement un projet concernant une nouvelle organisation de l'Aéronautique italienne, qui comprendra :

L'Aviation métropolitaine, composée d'un ensemble de forces aériennes offensives et défensives, tant terrestres que maritimes ;
 Une Aviation coloniale.

Le rapport déclare à ce sujet que les nouvelles conceptions de la guerre aérienne ont amené à établir l'unité organique de la défense aérienne indépendamment des divers théâtres d'opérations. On compte garantir de cette manière le plus haut rendement des moyens aériens destinés à l'offensive et à la défensive sans fractionnement de forces avec une unité de commandement en temps de guerre, ainsi qu'avec l'unité d'instruction et de préparation en temps de paix. Bref, une conception unitaire paraît dominer la nouvelle organisation aéronautique italienne. Relevons d'autre part que les dirigibles militaires sont définitivement abandonnés dans ce nouveau projet, à cause de la disproportion existant entre leur coût et leur efficacité.

LE MAUVAIS TEMPS NE TROUBLE PAS LA REGULARITE DES LIGNES FARMAN

Malgré les mauvaises conditions atmosphériques de ces jours derniers, les Lignes Farman ont continué à fonctionner avec la même régularité et la même sécurité.

Le 21 novembre, 413 kilos de marchandises et 12 kilos de fret postal quittaient Paris à 9 h. 58, à destination de Berlin où ils parvenaient à 14 h. 38; la distance entre les deux capitales avait été convertie en 4 h. 40 minutes, à la vitesse de 200 kilomètres-heure, ce qui constitue un record. Le même jour, deux bergers allemands, chiens de grande valeur, étaient envoyés à Bruxelles à bord de l'avion des Lignes Farman : le voyage était effectué en 1 h. 15 minutes.

Ce sont là de très beaux résultats commerciaux, tout à l'honneur des trimoteurs « Etoile d'Argent » en service sur ces lignes.

L'ASSEMBLEE GENERALE DES « AILES BRISEES »

Les « Ailes Brisées » tiendront une assemblée générale extraordinaire le samedi 29 novembre, à 15 heures, dans la Salle des Fêtes du Journal, 100, rue de Richelieu. La principale question figurant à l'ordre du jour est le relèvement des cotisations. Tous les associés et adhérents sont priés de venir nombreux à cette réunion; il est d'ailleurs rappelé à ceux qui ne pourraient s'y rendre que le vote par correspondance est admis.

STÉ FSE DE VOL A VOILE STÉ A^{ME} AU CAPITAL DE FR. 1.000.000

SIEGE SOCIAL : 60 bis, RUE DE LISBONNE - PARIS
 ATELIERS A TOULOUSE { 10, Route de Revel, et rue des Trois-Fours.

RENSEIGNEMENTS ET BUREAUX (Exploitation) : 27, Rue d'Alsace, TOULOUSE

PLANEURS **ÉCOLE**
ENTRAÎNEMENT
PERFORMANCE
AVIONS LEGERS

CONSTRUCTION EN SÉRIE - LIVRAISON RAPIDE