

l'Atlantique-Nord. Les missions abondent au Ministère de l'Air. Vivent les missions !

◆ LEFFREVE et ASSOLLANT vont avoir deux Marcel Bloch 120, pour l'exploitation de la ligne Madagascar-Broken Hill. Le pilote Flomond est en route vers l'Inde. Il est passé successivement à Alger, Aoulf, Gao, Niamey, Zinder, Fort-Lamy, Coquilhatville, Lulubourg. Le 3 mai, Flomond est allé de Lulubourg à Elvababou.

◆ REGIMENSI et CHEUSI font des voyages d'essai sur le parcours Nice-Bastia, avec leur bimoteur Potez 56, le « John Casale ».

Arrivés le 23 avril à Bastia, ils ont été reçus par la municipalité de la ville. Le Général Fournier, commandant supérieur de la Corse, a remis, à Regimensi, les insignes d'officier de la Légion d'honneur.

On sait que la ligne Nice-Bastia sera régulièrement exploitée à partir du 15 mai.

◆ C'EST LE 15 MAI qu'Air-Bleu commença l'exploitation de ses deux lignes intérieures : Paris-Arras-Lille et Paris-Tours-Poitiers-Angoulême-Bordeaux. Le matériel employé est le Caudron « Simon ».

L'horaire sera le suivant : Paris-Lille. — Paris, 11 h.; Arras, 11 h. 39 et Lille, 11 h. 50.

En sens inverse : Lille, 16 h. 5; Arras, 16 h. 21; Paris, 17 heures.

Paris-Bordeaux. — Paris, 10 h. 30; Tours, 11 h. 19; Poitiers, 11 h. 42; Angoulême, 12 h. 7; Bordeaux, 12 h. 32.

En sens inverse : Bordeaux, 16 h. 30; Angoulême, 17 h.; Poitiers, 17 h. 30; Tours, 17 h. 58; Paris, 18 h. 47.

◆ SOUS LA DIRECTION DE M. DAURAT, directeur de l'exploitation, et de Raymond Vannier, inspecteur pilote, le personnel de la Compagnie « Air-Bleu » comprend les pilotes : Georges Delage, Antoine Chailoux, René Deglise, Henri Darquet, Georges Clément, Paul Dhé, Georges Tintin et Georges Libert.

Les radiotélégraphistes engagés par « Air-Bleu » sont Brum, Beaulieu et Richard.

◆ LA CHAMBRE DE COMMERCE DE BERGERAC, ayant étudié le projet « Air-Bleu », a émis le vœu, dans une récente séance, que soient étudiées les liaisons aériennes, plus particulièrement dans les régions où les autres moyens de locomotion sont lents et peu pratiques, entre autres la ligne Bordeaux-Lyon, par Bergerac-Aurillac-Briude-Saint-Etienne.

◆ LA « SWISSAIR » a dû renoncer, à cause de l'insécurité du terrain de Ronchin, à faire arrêter, à Lille, les Douglas de sa ligne Zurich-Londres.

◆ LES « IMPERIAL AIRWAYS » signalent que, depuis le 7 avril dernier, le service Paris-Londres de B h. 45, est assuré tous les jours, y compris le dimanche. Des billets de week-end pour Londres sont émis par cette compagnie ; ils sont valables du vendredi au mardi et coûtent aller et retour, 540 francs.

◆ LA MEME COMPAGNIE signale une importante réduction sur ses tarifs sur la ligne des Indes. Il en coûte 25 livres au lieu de 95 pour aller de Londres à Karachi ; 108 contre 122 pour Calcutta ; 120 contre 135 pour Rangoun ; 156 contre 160 pour Singapour. De plus, depuis le 13 avril, la ligne Singapour-Australie, anciennement réservée au service postal, est ouverte aux passagers et au fret.

Le voyage Londres-Brisbane, y compris le séjour à terre dans les hôtels de luxe, tous les repas et pourboires, s'élève à 195 livres, soit 14.000 francs. A signaler que les « Imperial Airways » ont publié un nouveau tableau horaire de leurs lignes de l'Australie du Sud.

Les aérodromes marchands

Au Bourget

Du 29 avril au 5 mai, on a enregistré, au Bourget, le trafic :

Départs : 179 avions, 1.572 passagers, 32.348 kg. de messageries, 1.886 kg. de poste.

Arrivées : 178 avions, 1.084 passagers, 31.052 kg. de messageries, 4.394 kg. de poste.

Physionomie de ces semaines : temps variable, souvent beau, activité normale.

La compagnie anglaise « Imperial Airways » a inauguré, le dimanche 28 avril, le service bi-hélicoptaire Londres - Le Bourget - Marignane-Rome-Brindisi et retour ; ce tronçon de la ligne des Indes était jusqu'alors exploité par voie ferrée. Les départs de Londres ont lieu les dimanches et jeudis de chaque semaine à 6 heures ; le service est assuré par avions Avro, monoplan bimoteur, à ailes basses, à train escamotable, à moteurs Siddeley-Cheval 275 CV.

Le quadrimoteur Savoia-Marchetti, de la compagnie italienne « Ala Littoria », est reparti pour Rome avec le Général Pellegrini et la délégation italienne, venus à Paris pour l'organisation de la ligne commerciale Paris-Rome. Ils furent salués au départ par M. Couët, directeur de l'Aéronautique civile, et par M. Girardot, commandant l'aéroport du Bourget.

Le 1^{er} mai, le « Comet » de Havilland, piloté par Mermoz, est arrivé au Bourget et y a effectué des essais pour mise au point de sa T.S.F.

Le Potez 62, de la Compagnie Air-France, continue régulièrement ses épreuves sur le parcours Paris-Bordeaux-Toulouse, piloté par Durmon.

Sont passés au Bourget, au cours de déplacements :

Le 29 avril, le Prince Bihesco, président de la Fédération Aéronautique internationale, salué à son arrivée par M. Giscard d'Estaing, chef du Cabinet du Ministre de l'Air ;

Le 1^{er} mai, Rossi, pilotant un Potez 56, venant de Villacoublay et y retournant ;

Le 4 mai, le Commandant Bonnot, parti pour Bordeaux, sur Potez 62, piloté par Durmon ;

Le 5 mai, Mrs Ursula Lloyd, son mari et Mrs Queen, se rendant à Khartoum, sur Monopar S.T.12, bimoteur Gipsy-Major 105 CV.

La Coupe Davis est arrivée le 2 mai, à bord d'un avion des « Imperial Airways »

LA GRANDE EPREUVE

Cinq avions dans la Coupe Deutsch

Ce sont tous des Caudron-Renault que piloteront Delmotte, Arnoux, Lacombe, Franco et Monville

Faute de temps, cinq avions seulement ont pu être qualifiés à la date extrême fixée pour la qualification. Nous ne verrons pas à Etampes, le 19 mai, les deux machines intéressantes que devaient monter Massotte et Bart. L'intérêt de l'épreuve subsiste néanmoins et nous assisterons à une belle compétition entre les cinq pilotes.

La fin de la période des éliminatoires de la troisième Coupe Deutsch a été marquée par les abandons successifs de quatre machines très intéressantes.

Avons d'abord la situation chez Caudron. Les trois C-400, qui avaient déjà participé à la Coupe l'an dernier, furent qualifiés la semaine dernière par Raymond Delmotte, à 400 de moyenne sur 500 km, ce qui constitue déjà un fort beau résultat.

Deux nouveaux avions avaient été préparés : c'étaient les C-560 qui devaient être munis des nouveaux 12 cylindres en V, de 8 litres, dont on disait le plus grand bien. Effectivement, ces moteurs constituèrent une remarquable réussite pour les Usines Renault et la puissance développée au banc, qui dépassa 500 CV, en est la meilleure preuve.

Malheureusement, le facteur « temps » ne put être éliminé et ce fut seulement le mercredi 1^{er} mai, veille des éliminatoires, que Delmotte effectua le premier vol du nouvel avion. Il apparut tout de suite que les conditions d'adaptation du propulseur étaient défavorables et ne permettaient pas de décoller dans les 500 mètres imposés par le règlement.

L'hélice avait été calculée pour 5.000 tours au vilebrequin ; or, le régime admissible permis avait été réduit à 4.200 tours ; il fallut donc décaler le pas des pales ; de ce fait, on tomba dans la région de très mauvais rendement, avec, au point fixe, une perte considérable de chevaux. Pour remédier à cet incident, il aurait fallu changer le rapport des pignons du réducteur, ce qui aurait permis de réadapter convenablement l'hélice. Il était trop tard pour le faire.

De plus, le radiateur d'huile de surface était insuffisant en regard de la puissance développée par le moteur. Il est à noter, en effet, que ces moteurs de course ont un assez mauvais rendement mécanique et qu'ils ont, de ce fait, un bon nombre de calories à évacuer dans l'huile de graissage. Enfin, le dispositif d'escamotage du train est besoin de quelques jours pendant la nuit pour être mis au point.

Le jeudi matin, un autre vol effectué sur le deuxième Caudron C-560 confirma l'impossibilité de faire effectuer, le soir même, les épreuves de qualification aux deux machines. Néanmoins, ces courts essais révélèrent les belles qualités des nouveaux avions. Donc, les C-560 ne participeront pas à la Coupe Deutsch ; mais nous aurons l'occasion, bientôt, d'applaudir à leurs succès.

Pour remplacer les deux avions défectueux et se présenter avec une équipe au complet, M. Caudron confia à Delmotte

le soin de faire passer les éliminatoires au C-450 N° 13 qui remporta la Coupe l'an dernier. Bien qu'étant muni d'un train fixe, la moyenne générale fut de 399 km. 953, le meilleur tour ayant été effectué à 422 km. 535, ce qui indique un progrès notable sur l'an dernier. Un C-430 « Rafale » de 9 mètres, transformé en monoplace et muni, le matin même du dernier jour, d'un Renault de 180 CV, partit ensuite sur la base Villesauvage-La Marmogne piloté par Arnoux. Il boucla les 500 km. à 316 km. 155 avec le meilleur tour à 318 km. 414.

De son côté, l'équipe Régnier, malgré un superbe effort, fut victime d'une « poisse » déconcertante. La mise au point du moteur ayant été plus longue qu'on ne l'avait pensé, Massotte ne put effectuer son premier vol à Etampes que la veille de la clôture des éliminatoires. Le six cylindres Régnier avait été équipé d'un compresseur volumétrique genre Roof, ce qui portait, paraît-il, la puissance à 350 CV. On peut estimer ce chiffre un peu forcé ; mais, en tout cas, la puissance effective devait atteindre environ 320 CV. C'est un très beau résultat si l'on songe que l'an dernier le moteur ne développait que 217 CV. Il s'agit là de l'emploi, particulièrement heureux, d'un compresseur volumétrique.

Quant à l'avion, appelé « Martinet », c'était l'ancien Caudron C-360, le premier modèle « Coupe Deutsch » que, cette année, l'ingénieur Herbeumont modernisa en le munissant d'un atterrisseur et d'un parabrisse escamotables. Chaque roue se logeait en avant du monolongeron dans une surépaisseur de l'aile disposée à cet endroit.

A son premier vol, le mercredi matin, Massotte eut des ennuis d'hélice qui, par suite du grippage d'un frein de commande ne put passer au grand pas. On mit alors sur le moteur une hélice Ratier de la même famille que celles qui équipaient les Caudron. L'après-midi, nouveau vol : le déboîtement du rupteur d'une magnéto force Massotte à se poser après avoir parcouru 100 km. à 280 à l'heure, avec un moteur auquel il manquait près de 1.000 tours.

Le lendemain jeudi, le matin, nouvel essai arrêté par la rupture de l'entraînement du compresseur. L'avion est ramené dans le grand hangar d'Etampes et, derrière une cloison imperméable aux regards, l'équipe Régnier repare. A 5 heures, l'avion est sorti ; Massotte décolle, rentre son train, fait un bref tour de terrain, pique vers le pylône de Villesauvage et fonce vers le Sud. A la hauteur du terrain de Mondésir, trois petits nuages noirs derrière l'échappement, des ratés... il faut atterrir. Massotte pique pour virer et reprendre son

terrain ; à la dernière minute, il sort son atterrisseur afin de ne pas être freiné et, dans un très beau style, atterrit avec un moteur qui bafoillote tout ce qu'il sait.

C'est encore une avarie d'entraînement de compresseur qui s'est produite. Plus de réparation possible. Il est trop tard. Massotte nous a montré toutefois quel magnifique pilote il était, quelle décision, quelle maîtrise et quelle prudence il savait montrer dans les cas difficiles. Massotte est certainement un de nos plus grands pilotes.

Et maintenant, parlons de l'équipe Nennig et Guy Bart qui fit un effort digne de tous les éloges et qui échoua au poteau, épuisé, à bout de forces. Ce sera l'honneur de Nennig d'avoir eu le cran de construire, lui tout seul, un avion de course, qui, certes, ne doit pas être parfait, mais qui, aussi, contient de nombreuses solutions originales, alors que de puissants industriels n'ont pas jugé opportun d'entrer dans la lutte technique. Le travail de Nennig ne doit pas être vain ; nos dirigeants doivent aider cet homme de talent qui a donné à toute l'Aviation l'exemple d'une volonté ardente et d'un courage durement tempéré.

Jeudi, après des journées et des nuits de travail sans relâche, après avoir achevé le montage du moteur Régnier, il était déçu de voir ces deux hommes épuisés, pleurer la fuite de leurs derniers espoirs parce que le capot moteur qu'on venait de leur livrer était trop court...

Le petit monoplan de Nennig, de 6 m. de surface, se caractérise par un fuselage extrêmement étroit, légèrement gonflé à l'arrière pour le logement du pilote. Atterrisseur escamotable, à large voie, porté par les ailes.

Cinq concurrents prendront le départ à Etampes le dimanche 19 mai. Bien qu'ils appartiennent à la même firme, on peut être assuré que le spectacle vaudra la peine d'être admiré car, dans sa préparation officielle, notre Service Technique a imposé des vitesses élevées pour que les concurrents aient le droit de se partager les trois millions de primes.

Les pilotes engagés dans l'épreuve sont Delmotte, Arnoux, Lacombe, Monville et Franco.

Signalons que dimanche dernier, au cours d'un vol d'entraînement avec le C-460, Maurice Arnoux a parcouru le circuit de 100 km. en 1'30" ce qui correspond à une vitesse moyenne de 445 km. à l'heure, avec un moteur ne donnant pas toute sa puissance. Le record du monde de vitesse sur 100 km. détenu par Delmotte avec 431 km. 654 a été dépassé de près de 15 km.-h. Malheureusement, cet exploit n'a pas été contrôlé officiellement.

L'avion-reporter d'un journal américain

L'aviateur américain News Detroit a toujours été un des pionniers en matière d'utilisation de l'air. On raconte qu'en 1912, William E. Scripps, l'actuel Président du News Detroit, pilota le premier appareil qui servit à une distribution de journaux dans le district de Detroit. Depuis, ce même journal a fait un grand usage de la publicité par avion ; il fut le premier à acheter un des antiques Pileaira ; il vient, ces temps-ci, d'acheter un appareil de reportage qui n'a, paraît-il, d'équivalent après d'aucun autre quotidien du monde. Cet appareil est un Lockheed « Altair » équipé de trois appareils de prise de vues, d'un système radiotélégraphique complet, d'une machine à écrire fixe ; il peut transporter cinq personnes et 500 kg. de journaux.

L'installation photographique se compose de trois appareils : l'un d'eux, mobile, disposé dans un emplacement spécial à l'arrière de la cabine ; il peut être braqué

soit vers le haut, soit vers l'arrière, soit vers les côtés. Un second appareil, placé dans la cabine elle-même, sert aux prises de vues verticales, et peut être actionné soit à la main, soit par un dispositif de commande automatique fixé dans l'habitacle du pilote ; le troisième appareil est logé dans un fuselage spécial — figures 2 et 4 — disposé sur l'aile gauche, à 2 m. 50 de la cabine ; son orientation est la même que celle de l'avion. Quand le pilote veut prendre une vue, il utilise un viseur suspendu au pare-bris et situé à hauteur de ses yeux — figure 3 — il agit sur une détente et l'appareil photographique — modification du Fairchild, type oblique — entraîné par un petit moteur électrique, fait le reste. Le Lockheed « Altair » est également muni d'une installation de radiotélégraphie complète construite par la Western Electric. Cet appareil — fig. 1 — sert, en dehors de la navigation, à la transmission des nouvelles.

