

Supplément au numéro du 24 décembre 1929

JOURNAL DES DÉBATS

POLITIQUES ET LITTÉRAIRES

Journal des débats politiques et littéraires -24/12/1929

Les progrès de l'Aéronautique en l'année 1929

1929 aura été une grande année aéronautique.

On aura vu, aux Etats-Unis, un avion rester 20 heures dans les airs; Costes et Codos totaliser plus de 8 000 kms en circuit fermé, beaux témoignages de la robustesse des moteurs ; en Angleterre, le record de vitesse atteint 575 kms., preuve d'un haut rendement puisqu'on a réussi à tirer 1800 CV d'un groupe dont le poids n'excédait pas 600 kilos. On aura vu, aussi, le bateau volant de Dornier enlever, de l'effort de ses 6.000 CV, 169 passagers.

Mais, plus encore que ces manifestations réalisées à la manière d'essais de laboratoire -essais à l'échelle « grandeur » dans ce laboratoire idéal que constitue l'atmosphère - les performances qui ont abouti à d'immenses parcours sur la planète ont surtout frappé l'opinion comme étant des expressions certaines de la fin, de la raison d'être, des machines aériennes gagner du temps pour se rendre d'un lieu à un autre.

Dans cet ordre d'idées, nous savons que le zeppelin a accompli un gigantesque périple de 40 000 kms autour du monde. La réussite de ce voyage a été complète, toutefois il n'échappe pas que ce raid formidable a été exécuté en période de très beau temps et dans le sens ouest-est, par conséquent avec l'aide à peu près constante des vents favorables, et que l'on ne saurait rien ça déduire quant à la valeur de l'engin pour des services commerciaux réguliers.

Il n'est guère possible de tirer plus de conclusions pratiques de la merveilleuse traversée de l'Atlantique de New-York À Santander de Lotti, **Assollant** (*) et Lefèvre, exploit de première force mais qui reste inexécutable dans le sens inverse.

En effet, depuis le jour où Lindbergh a réalisé, il y a déjà deux ans et demi, la traversée - en dépit des prophéties de personnalités plus enthousiastes que renseignés sur les extrêmes difficultés du problème - aucun avion, parti d'Europe continentale, n'a encore touché la cote des Etats-Unis ; cette année même, deux équipages, les Polonais Idzikowski et Kubala et les Français Costes et Bellonte, ont tenté, en vain, de passer en Amérique.

La traversée de l'Atlantique-Sud paraît moins ardue, mais cela ne retire rien à l'exploit de Challe et Larre Borges qui la réussirent les 15 et 16 décembre dernier.

La conquête du record de distance en ligne droite a permis, à Costes et à Bellonte, de faire une démonstration de haute signification. Les 27, 28 et 29 septembre ils battaient, par 7.905 kms, le record établi naguère par les Italiens et reliaient d'un seul bond Paris à la frontière de Mandchourie, puis, sur le chemin du retour, ils franchissaient 12 000 kms d'Hanoï à Paris en quatre jours, rééditant l'exploit de Costes et de Le Brix.

On dira : avions de raid, pilotes de raid !.. Eh oui ! mais ce qui est l'exception aujourd'hui sera, dans un avenir très prochain, parfaitement normal. Pour établir la liaison France-Indochine avec des avions de raid, Pelletier Doisy mettait vingt jours en 1924, Challe dix jours en 1927 et, en 1929, ne voyons-nous pas, sur un modeste triplaces de tourisme, conduite intérieure, 200 CV, Bailly, Reginensi et Marsot se rendre de France en Indochine dans un temps égal à celui réalisé par Challe deux années auparavant ? Tout récemment encore, en octobre, le même équipage, avec le même appareil ne réussissait-il pas brillamment un raid ultra-rapide de France à Madagascar ?

En définitive, ce sont ces voyages vers l'Indochine et vers l'Afrique qui sont les plus significatifs de l'évolution actuelle de notre aéronautique, aussi y insisterons-nous quelque peu :

Pour gagner l'Indochine, Bailly et Reginensi suivirent l'itinéraire classique par Bagdad, Bassorah, Karachi, Calcutta, Rangoon et touchèrent Saigon onze jours après avoir quitté la capitale ; au retour, sur le même itinéraire, leur vitesse fut encore meilleure ; neuf jours seulement.

Ce qu'ont accompli, au .prix, certes, de sérieuses fatigues, un équipage unique, un matériel unique, une série d'équipages et d'avions échelonnés sur la ligne l'accompliront très normalement.

Sur le même parcours, Arrachart et Rignot, volant en plein mois de mai, démontraient que le passage, pour difficile qu'il soit à l'époque des moussons, n'est nullement au-dessus de nos moyens.

Ces jours-ci, montant un avion limousine de 200 CV., Lassalle et Le Brix, sur un appareil plus puissant, s'en sont également allés vers l'Extrême-Orient.

Du côté de l'Afrique, Bailly et Reginensi, parcourant l'itinéraire Paris, Oran, Colomb-Béchar, Niamey, Fort-Lamy, Brocken-Hill et Tananarive, atteignaient Madagascar en neuf jours et en revenaient aussi rapidement.

Goulette et Marchesseau réussirent une performance comparable, bien que malheureusement arrêtés sur la route du retour.

En ce moment même, Roux et Caillol volent également sur la grande île.

Du point de vue de la réalisation pratique, ces liaisons vers l'Orient et l'Afrique en sont encore à la période de début.

Cette œuvre merveilleuse de liaison coloniale, dont l'importance est, à notre sens, bien plus grande que celle de la plupart des liaisons européennes - ici le gain de temps se chiffre par .heures, là par semaines et par mois - nécessite, de toute évidence, un gros effort technique. Cet effort, on le fait ; Et c'est encore là une nouveauté de l'année 1929.

Tandis qu'avant la création du ministère de l'air l'Etat ne pouvait, faute de crédit, pousser la réalisation des prototypes, depuis que M. Laurent-Eynac a confié à M. Caquot la tâche - énorme à la vérité - de redresser notre aviation, des commandes extrêmement importantes ont été passées de prototypes de tous genres. Les prototypes d'avions coloniaux ne sont pas les moins intéressants : On prépare, dans une construction complètement métallique, très robuste, facile d'entretien, de légers monomoteurs pour les liaisons rapprochées et des trimoteurs à grand rayon d'action pour les liaisons comportant de longues étapes ce sont ces derniers dont l'emploi s'imposera sur les lignes commerciales extra-européennes. Travail obscur que cette préparation de prototypes, mais riche de belles possibilités dans tous les domaines. Nous ne voudrions pas passer sous silence, en effet, l'effort fait sur les avions de tourisme, car il n'a pas échappé aux dirigeants que l'heure est venue du développement de l'aviation privée de petite et moyenne puissance.

Le Challenge international de tourisme, dont l'initiative remonte à l'Aéro-Club de France, a été l'occasion, cet été, d'une lutte splendide, sur un circuit européen de 6 000 kilomètres, entre 45 avions légers, tous biplaces, dont 32 accomplirent dans de parfaites conditions et avec des vitesses souvent impressionnantes, dépassant 140 kilomètres à l'heure de moyenne, le grand périple qui leur était imposé. Il n'a pas échappé non plus à nos dirigeants que la France n'avait fait, dans ce concours; que figure honorable, sans plus, et que nous devons, lors du Challenge international de 1930, être en mesure d'ambitionner la première place. Pour cela, il nous faut préparer des machines impeccables.

Ce n'est pas seulement dans le perfectionnement des cellules que le directeur technique du ministère de l'air a poussé les recherches ; il a tenu à activer, avec la plus grande énergie, les travaux relatifs aux moteurs. Nous 'avons maintenant un moteur ultra-léger de 1 500 CV équivalent au fameux moteur anglais gagnant de la Coupe Schneider et du record de vitesse, et nous le verrons, dans un temps prochain, actionner un hydravion très fin préparé en vue de la conquête du record de vitesse.

Nous avons, surtout, vu sortir un Diésel d'avion qui nous met sur le même pied que les Américains et les Allemands, un moteur qui a volé en octobre et qui est l'aboutissement des travaux de l'ingénieur Clerget, poursuivis depuis dix ans au service technique. Dès 1930, de nombreux exemplaires en seront montés sur avions.

L'importance qu'offre le Diésel pour l'aviation est capitale c'est la, garantie presque absolue contre le terrible risque d'incendie, soit en vol - le retour de flamme n'existant plus, - soit au sol, dans le cas de bris de l'appareil - l'huile lourde ne dégageant pas de vapeur et étant pratiquement ininflammable.

Est-il nécessaire de dire que le problème a été extrêmement difficile à résoudre ? Il y a dix ans, le plus léger des Diésel de sous-marin pesait encore 20 kilos au CV, le Diésel d'avion pèse moins de 2 kilos et ce sera peut-être le plus bel apport que l'aviation ait jamais fait à l'industrie, pour les moteurs fixes, - aux autres modes de locomotion : automobiles, bateaux, etc. - que ce Diésel léger, car sa technique doit retentir immédiatement sur la technique classique des Diésel.

Un pas immense dans la voie de la sécurité, d'incontestables progrès dans la construction des cellules métalliques, une claire vision de l'intérêt des liaisons coloniales et du développement de l'aviation privée, tel est le bilan de 1929 à l'actif de la France.

Souhaitons que 1930 enregistre de grands progrès dans les voies déjà tracées, souhaitons, plus particulièrement, la conquête du record de la plus grande vitesse qui est un critère de premier ordre de la qualité des études techniques et souhaitons, enfin, - cause que nous n'avons pas besoin de défendre devant les lecteurs des *Débats* - souhaitons que l'attention des techniciens de l'Etat et de l'industrie, se porte sur la réalisation de l'avion postal à très grande vitesse ; 350 kilomètres à l'heure, et à très grand rayon d'action 1 500 à 2 000 kilomètres, engin dont la parution bouleversera complètement nos conceptions d'aviation commerciale, plus exactement postale, engin qui se placera, à côté du câble et de la T. S. F., comme l'un des moyens les plus parfaits de la transmission de la pensée de l'homme.

L. HIRSCHAUER.

(*) Tous les journaux écrivent souvent et par erreur « ASSOLLANT » avec un seul « l » à cette époque