

# L'AÉRONAUTIQUE

REVUE MENSUELLE ILLUSTRÉE



Le record mondial de vitesse rentre en France  
Le Concours international de Madrid  
Les Conférences de Londres et de Wiesbaden  
L'aviation et la connaissance de la terre  
Les problèmes du prochain Concours de parachutes

France : Le N° 3<sup>fr</sup> 50. Un an, 40<sup>fr</sup> - Union postale : Le N° 4<sup>fr</sup> 50. Un an, 50<sup>fr</sup>.

DIRECTEUR-RÉDACTEUR EN CHEF  
HENRI BOUCHÉ

N° 46 - Mars 1923

LIBRAIRIE  
GAUTHIER-VILLARS & C<sup>ie</sup>  
55, Quai des Grands-Augustins, PARIS

# "L'Aéronautique", Revue Mensuelle Illustrée

Directeur-Rédacteur en chef : HENRI BOUCHÉ

GAUTHIER-VILLARS & C<sup>ie</sup>, Éditeurs, 55, quai des G<sup>ds</sup>-Augustins, PARIS (vi<sup>e</sup>) Tél. : Gob. 19-32 et 19-55

Abonnements : Un an, France : 40 fr. — Étranger : 50 fr.

## COLLABORATION TECHNIQUE

MM. APPELL, Membre de l'Institut, Recteur de l'Université de Paris ;  
 LECORNU, Membre de l'Institut, Inspecteur général des Mines, Professeur à l'École Polytechnique et à l'École Supérieure d'Aéronautique ;  
 MARCHIS, Professeur d'Aérodynamique à la Faculté des Sciences de Paris ;

MM. PAINLEVÉ, Membre de l'Institut, Professeur à l'École Polytechnique ;  
 Lieutenant-Colonel RENARD, Ancien Président de la Société française de Navigation aérienne ;  
 Professeur à l'École Supérieure d'Aéronautique ;  
 SOREAU, Vice-Président de l'Aéro-Club ;  
 LE SERVICE TECHNIQUE DE L'AÉRONAUTIQUE ;  
 LE SERVICE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE.

N° 46 — 5<sup>e</sup> Année

## SOMMAIRE

MARS 1923

Un "Ministère de l'Air" intégral en Italie . . . . .	H. B.	93
Les planeurs à Biskra . . . . .		94
Le record du monde de vitesse rentre en France . . . . .	Ch. D.	95
L'Aviation et la connaissance de la Terre . . . . .	Emmanuel de MARTONNE	96
Le Concours international de Madrid . . . . .	H. B.	99
Le vol sans moteur par vents horizontaux de vitesse variable . . . . .	Louis CONSTANTIN	103
Le règlement du prochain Concours de parachutes . . . . .	Capitaine A. VOLMERANGE	106

## "L'Aéronautique Marchande", Bulletin mensuel — n° 15

Un beau cliché : Vue générale de New-York . . . . .	Fairchild Aerial Camera Corp.	113
Statistiques d'exploitation : Janvier et Février 1923 . . . . .		113
La Conférence de l'I. A. T. A. à Wiesbaden . . . . .	H. B.	114
L'Air Conference de Londres . . . . .		115
Pour l'essai des avions étrangers . . . . .	J.-A. LEFRANC	115
Après un beau voyage, Toulouse - Rabat et retour . . . . .	Roger LALLIER	116
L'Aéronautique marchande et l'Etat. — Infrastructure et matériel . . . . .		117
Les Transports aériens. — Dans les Compagnies. — Projets de lignes. — Travail aérien . . . . .		118

## "L'Aérotechnique", Bulletin mensuel — n° 3

L'hydravion quadrimoteur Besson. — La construction métallique Junkers . . . . .		119
Les hypothèses et les formules de la théorie linéaire des surfaces portantes. - 2 <sup>e</sup> partie: Cas de l'aile influencée . M. ROY . . . . .		120
L'hydravion Le O H. 13 transformé en amphibie . . . . .		129
Un important Ouvrage d'Aérodynamique . . . . .	W. M.	129
Tableau des caractéristiques des moteurs exposés au Salon . . . . .	Commandant MARTINOT-LAGARDE	130

## LA VIE AÉRONAUTIQUE

Revue systématique des informations mondiales . . . . .		131
Revue des Livres . . . . .		135
Les Ephémérides de l'Aéronautique : Février. — 1 <sup>o</sup> Dans l'histoire, 2 <sup>o</sup> Février 1923 . . . . .		136
Revue des Revues . . . . .		136

## LISTE ALPHABÉTIQUE DES ANNONCIERS DE L'AÉRONAUTIQUE

Pages.		Pages.		Pages.	
Aéronautique Française (L') . . . . .	XXVI	Hispano-Suiza . . . . .		Potez . . . . .	XIV
Aéronavale (L') . . . . .	VII	Ingénieurs-conseils (prop. industr.) . . . . .	XXV	Précision Moderne (La) . . . . .	
A. André fils (Spidoléines) . . . . .		Lamblin (Radiateurs) . . . . .	XXI	Ratier . . . . .	VIII
Blériot . . . . .	IV	Levasseur . . . . .	VI	Saint-Gobain . . . . .	Couv. C
Breguet . . . . .	XIII	Librairie Gauthier-Villars . . . . .	XIX	Salmson . . . . .	XVIII
C.A.M.S . . . . .	V	Lignes aériennes Latécoère . . . . .	Couv. C	Schneider . . . . .	IX
Compagnie Aérienne Française . . . . .	X	Lioré et Olivier . . . . .	VII	S.E.C.M. . . . .	XVI
Cyclecars Salmson . . . . .	XXIII	Lorraine-Dietrich . . . . .	XXIII	Société commerciale des Stocks . . . . .	
Degroote . . . . .	XXV	Luchaire . . . . .		Société des Métaux et du Bois . . . . .	
Dits (Henri) . . . . .	III	Lumière . . . . .	VIII	Société Financière pour l'industrie . . . . .	
Farman . . . . .	couv. D	Morane-Saulnier . . . . .	XI	Vion . . . . .	XXI
F. B. A. (Schreck) . . . . .		Nieuport-Astra . . . . .	XII	Zénith (Carburateur) . . . . .	XV
Hanriot . . . . .	II	Oliver . . . . .	XXII	Ferbois . . . . .	XVII

Consulter L'AÉRONAUTIQUE FRANÇAISE, pages XXVI et XXVII  
 Répertoire systématique des firmes intéressées à l'Aéronautique, classées par rubriques

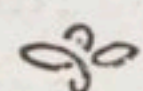
## Un " Ministère de l'Air " intégral en Italie

Par le Décret n° 62 du 24 janvier 1923, il est institué en Italie un *Haut-Commissariat de l'Aviation*. Sous ce nom, c'est un « Ministère de l'Air », et le plus intégral qui se puisse rêver, qui s'organise.

C'est la constatation, faite et publiée par M. Mussolini, et jugée par lui d'une très haute gravité, de la « complète désagrégation » et de « l'absolue impuissance » de l'Aéronautique militaire italienne qui a incité le maître actuel du pays, complètement acquis à l'Aviation, aviateur lui-même, à chercher le remède dans cette organisation nouvelle.

L'expérience ainsi tentée est intéressante par elle-même. Elle doit de plus, dans un sens ou dans l'autre, être concluante, étant donné les pouvoirs discrétionnaires que le Haut-Commissaire reçoit par décret; il est en effet autorisé « à déroger aux dispositions législatives en vigueur, tant pour la première organisation des services que pour les nominations qui s'y rapportent et que pour l'exécution des programmes aéronautiques ».

Si l'on ajoute enfin que le Haut-Commissaire est M. Mussolini lui-même, déjà Président du Conseil et titulaire de deux Ministères; qu'il est assisté de M. Finzi, ardent pilote fasciste, l'un des héros du raid fameux sur Vienne, vice-commissaire; que les services du nouveau Commissariat vont être installés au Ministère de l'Intérieur, dont MM. Mussolini et Finzi sont, le premier, titulaire et, le second, sous-secrétaire d'État; on conviendra que jamais une réorganisation aussi radicale *ni aussi responsable de ses résultats éventuels* ne s'est vue en matière d'aéronautique.



Deux Directions générales sont créées : l'une pour l'Aéronautique militaire, et elle est confiée au « colonel-pilote » Moïzo; l'autre pour l'Aéronautique civile, qui sera dirigée par « le pilote » Mercanti.

*L'Aéronautique.* — N° 46.

La *Direction générale de l'Aéronautique militaire* comprend quatre branches :

— *Armée aérienne* : Organisation et inspection générales; emploi de la « masse aérienne indépendante ».

— *Services aériens de l'Armée* : Aéronautique au service des autres armes de l'Armée de terre.

— *Services aériens de la Marine* : Aéronautique au service de la Marine militaire.

— *Service technique* : Expériences, recherches, rapports avec savants et techniciens. Ce service sera probablement dirigé par le colonel Costanzi et le lieutenant-colonel Verduzio.

La « masse aérienne indépendante » comprendra six *groupements (stormi)* divisés chacun en 2 ou 3 *groupes* de 2 à 4 *escadrilles*, fractionnées en 3 *patrouilles (nuclei)* au moins. Il y aura des groupements de bombardement de jour, de bombardement de nuit, de chasse, de spécialités (photographie aérienne, par exemple). Le commandant de groupement aura rang de colonel; de groupe, rang de major; d'escadrille, rang de capitaine; de patrouille, rang de lieutenant.

La *Direction générale de l'Aéronautique civile* groupera cinq branches.

— *Constructions et approvisionnements* : Rapports avec les constructeurs, mobilisation industrielle (notre *S.F.Aé.*).

— *Aéroports* : Terrains, infrastructure, liaisons.

— *Trafic aérien* : Contrôle du trafic (et des épreuves techniques sportives); droit aérien; réseau international.

— *Ecoles* : Formation et entraînement des pilotes civils; formation des pilotes, des mécaniciens et des spécialistes militaires.

— *Administration* : Contrôle, domaines, personnel.

La plus belle organisation du monde, et même la plus logique, ne vaut rien que par les ressources dont elle dispose et par l'esprit qui l'anime. C'est donc d'abord un crédit total de 280 millions de lires que M. Mussolini a fait ouvrir à l'Aéronautique pour 1923. C'est ensuite l'esprit « pilote » qu'il semble vouloir insuffler à l'Aviation italienne. Imprécations contre les bureaux surabondants, sous l'obsession desquels l'Aéronautique « suffoquait » et où il faut porter « un bistouri inexorable »; choix des chefs; invitation pressante faite à tous de voyager en avion; ordre général d'accomplir périodiquement un cer-

tain nombre d'heures de vol; il y a là des signes concordants.

Le schéma de l'organisation elle-même apparaît logique, ou du moins cohérent. Il faut y noter la séparation des organismes qui correspondent à notre *Service Technique* et à notre *Service des Fabrications*, et qui relèvent le premier de la Direction militaire, le second de la Direction civile.

Attendons des résultats. Il y a en Italie une industrie aéronautique encore vivace et qui est capable de donner, pour cette réorganisation, l'effort technique qui convient.

H. B.

### Les planeurs à Biskra

Le meeting de planeurs organisé à Biskra a pris fin, le 22 février, sur de très remarquables résultats. Ceux-ci eussent été beaucoup plus frappants encore si, au cours du meeting des planeurs, plusieurs concurrents n'avaient été éliminés par le bris de leur machine; parmi ces malchanceux, il faut faire une place spéciale au lieutenant Thoret qui, privé de planeur dès le 31 janvier, fut empêché et de « totaliser » et de tenter les performances de distance et d'altitude qu'il préparait.

Le triomphateur du meeting est l'adjudant Descamps, et aucune victoire ne pouvait être plus méritée. L'adjudant Descamps, en effet, dont les hautes qualités de pilote sont appréciées au *Service Technique*, a fait preuve, durant tout le Concours, d'abord d'une habileté et d'une application consommées, ensuite d'une volonté sportive toujours tendue malgré des malaises physiques pénibles. Il a totalisé plus de 20 heures de planements; il est monté à 630<sup>m</sup>, soit 540<sup>m</sup> au-dessus du point de départ; il a gagné le prix de la distance avec un parcours de 5<sup>km</sup>, de l'Ed Delouatt à Beni Mora; il y

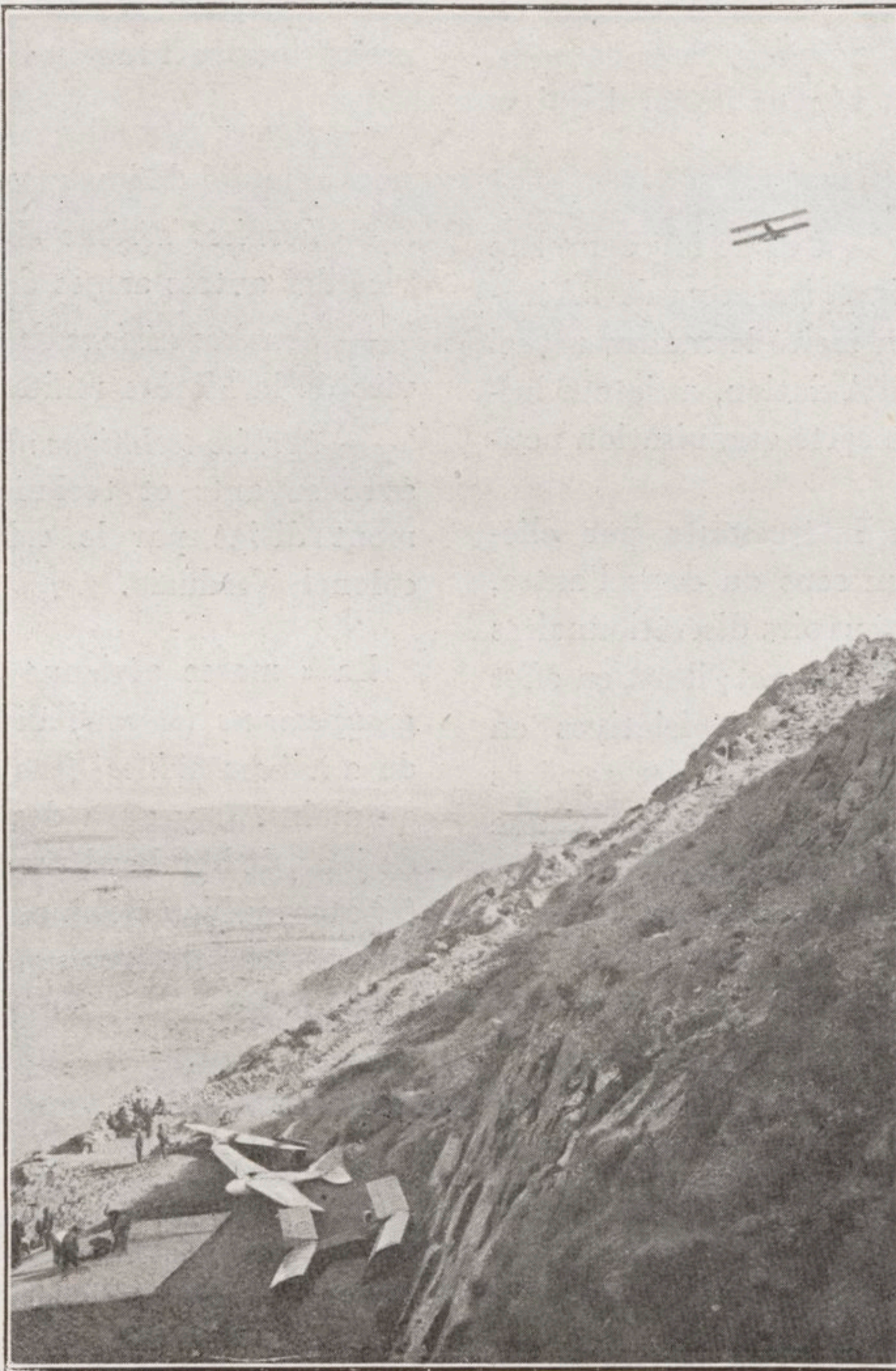
a réalisé un bel ensemble. réalisé pour la première fois.

Concourant pour la distance, M. Barbot réussit un parcours de quelque 4<sup>km</sup>, au terme duquel il brisa son planeur; il faut aussi rappeler, sur ce chapitre, le très beau planement prolongé réussi dès le 31 janvier par le lieutenant Thoret, de l'Ed Delouatt jusqu'à Beni Mora également, avec une perte d'altitude de 100<sup>m</sup> pour un parcours de 5<sup>km</sup>.

Ce meeting de Biskra, très suggestif par les performances établies, ne l'est pas moins par les incidents et accidents dont il fut l'occasion; tout à tour Thoret, Barbot, Le Petit brisèrent en effet leur machine dans des conditions diverses, dont nous essaierons de dégager l'enseignement; notons dès à présent, parmi les problèmes soulevés, celui des gouvernes efficaces et de la moindre prise aux dérives, aux très faibles vitesses relatives qui sont le plus souvent celles des planeurs; on voit d'ailleurs que la solution de ce problème, posé par l'aviation

sans moteur, n'est pas sans intérêt pour l'aviation tout entière. Car il n'y a qu'une aviation.

H. B.



Au meeting de Biskra.

Le lieutenant Thoret, sur son *Hanriot*, hélice calée, vérifie l'ascendance des courants; en bas, contre la plate-forme de départ, les planeurs (un *Peyret*, un *Dewoitine* 1922, un *Dewoitine* 1923) attendent leur tour de départ.