

BLERIOT ZAPATTA

Bl. 110 "Joseph le Brix"

HISTORIQUE

Le programme lancé par Albert Caquot Directeur général technique du Ministère de l'Air de Victor André Laurent-Eynac, eu pour l'un de ses objectifs la conquête des records de distance. Parmi les aviateurs français, Dewoitine, Bernard et Blériot répondirent à la spécification technique de la DGTAé. Filippo Zappata, embauché depuis 1928 par Blériot Aéronautique conçu le modèle 110, synthèse des techniques classiques et éprouvées de construction bois et toile avec la plus grande capacité de carburant emportée. Les performances escomptées étaient une autonomie de 12500 km en 85h de vol. Construit en un an l'avion fit son premier vol le 16 mai 1930 aux mains de Lucien Bossoutrot, Zappata étant passager. Le certificat de navigabilité fut délivré le 22 juillet 1930 avec selon les sources, une masse à vide de 2500 ou 2600 kg pour une masse maximale de 8600 à 8900 kg. La finesse de l'avion, calculée à 16 par les essais de soufflerie, en faisait un véritable motoplaner.

Les tentatives de records commencent en novembre en Algérie à Oran où le climat hivernal favorise les essais. Le 18 novembre, le record de France de durée tombe avec 67h32 et 7701 km parcourus. Il faut plusieurs tentatives avortées pour que le 1er mars 1931 l'équipage décroche le record du monde de distance en circuit fermé avec 8822,325 km et de durée avec 75h23. Mermoz et Paillard le porteront un mois plus tard à 8960 km sur Bernard 80. En juin-juillet 1931 le moteur Hispano Suiza 12Lb en prise directe est changé pour un HS 12Mbr réducté entraînant une hélice quadripale Chauvière. L'avion est à cette occasion équipé d'un poste TSF Radio Industrie AC3, le volume de carburant est porté à 7750 litres et la dérive retouchée pour une meilleure efficacité. En novembre 1931, baptisé Joseph le Brix en hommage à l'aviateur victime de l'accident du Dewoitine D33 n°2, les tentatives reprennent à Oran. Elles aboutissent le 26 mars 1932 au fabuleux record de 10601,480km en 76h34 qui tiendra quatre ans jusqu'à la performance du Tupolev ANT25 russe. Lucien Bossoutrot étant retenu par le projet du transatlantique Blériot 5190 Santos Dumont, Paul Codos rejoint Maurice Rossi pour la deuxième partie de la carrière du Joseph le Brix consacrée à la conquête des records en ligne droite. En juin 1933 l'équipe embarque pour New York, le départ étant donné finalement le 5 août à destination de Bagdad. Les aléas météorologiques détournent Codos et Rossi de leur objectif pour atterrir à Rayak en Syrie après avoir parcouru 9104,700 km. Les aviateurs accompagnent la délégation aéronautique de la visite officielle du Ministre de l'Air Pierre Cot à Moscou en septembre 1933, au retour de laquelle l'avion entre en chantier pour l'équilibrage des ailerons et la pose de carénages de roue. L'équipage poursuivra sa course au record, infructueuse. En 1934, la tentative de rejoindre San Fransisco depuis Le Bourget avorte à New York à cause de l'hélice endommagée au décollage, l'avion partant ensuite en tournée à Montréal, Québec et Chicago. C'est en février 1935 que la carrière prestigieuse du Blériot 110 prend fin avec la traversée Istres - Santiago du Chili abandonnée en cours de route sur panne mécanique, l'équipage atterrissant sain et sauf à Porto Praia au Cap Vert. Il en reviendra par ses propres moyens ; à l'atterrissage à Buc il restait suffisamment d'essence pour parcourir jusqu'à 12000 km, confirmant les espoirs placés dans la machine.

CONSEILS DE MONTAGE

Cette maquette moulée en résine polyuréthane nécessitera du soin pour que son montage vous donne satisfaction. La fabrication du modèle-maître a été pensée pour vous faciliter cette tâche. Nous vous conseillons de suivre les recommandations suivantes :

- toujours ajuster à blanc les pièces avant de les coller ;
- ajuster la largeur du fuselage à l'avant pour que le joint avec le capot moteur soit parfait, avant de coller les demis fuselages. Le joint doit rester apparent ;
- au besoin utiliser une colle lente comme l'Araldite pour avoir le temps de présenter les pièces, les bavures éventuelles pouvant s'essuyer avec un chiffon imbibé d'alcool ;
- laisser apparent le joint des ailes au fuselage, il correspond à la découpe réelle ;
- le dièdre à l'extrados est nul, rectifier au besoin les trous des emplantures pour un bon alignement.

VARIANTES ET DECORATIONS

Le Joseph le Brix a subi au long de sa carrière des chantiers de modification et de peinture. Le choix particulier d'une décoration vous obligera peut-être à entreprendre quelques modifications de la dérive, du capot moteur et des bords des ailerons. Référez-vous au plan complétant la notice.

REMERCIEMENTS

Glokitt remercie Philippe Ricco pour son aide précieuse au début du projet ainsi que les membres du Grenoble Maquettes Club qui l'ont soutenu patiemment. Que le personnel du service de documentation du Musée de l'Air du Bourget soit remercié de sa gentillesse et de sa disponibilité. Merci à José Fernandez, Marc Santini et Philippe Martin pour leurs encouragements.

A Georges.

DOCUMENTATION

BLERIOT, Louis. L'envol du siècle. Paris : Larivière, 2010. ISBN : 978-2-84890-156-5.
 BOSSOUTROT, Lucien. De l'utilité des records. Revue Aéronautique de France, juillet 1932, pp.5-7.
 CODOS, Paul. Routes de Ciel. Paris : France Empire, 1955.
 DESBORDES, Pierre. L'équipage Bossoutrot-Rossi a conduit le Blériot 110 à Oran. Les Ailes, 14/11/1930, n°491, p.8.
 FRACHET, André. Le monoplan Blériot 110, Les Ailes, 14/11/1930, n°491, p.3.
 DUPIEUX, Jules. Quelques détails sur le vol de Bossoutrot et Rossi. Les Ailes, 27/11/1930, n°493, p.17.
 DUPIEUX, Jules. Bossoutrot et Rossi volent pendant 57 h. 27 m. Les Ailes, n°503, 5/02/1931, p.11.
 HOUARD, Georges. Rossi et Codos, partis de New-York ont été atterrir à Rayak, en Syrie. Les Ailes, n°634, 10/08/1933, p.9.
 LEGLISE, Pierre. Le monoplan de grand raid Blériot 110. L'Aéronautique, 1930, n°139, pp.431-438.
 LIRON, Jean. Les records français de distance. Paris : Larivière, 1978.
 RABION, René. Le monoplan « RECORD-DE-DISTANCE » Blériot 110, Les Ailes, n°627, 22/06/1933, p.3.
 Les nouveaux records de distance et de durée en circuit. L'Aéronautique, 1931, n°143, pp.115-116.
 La victoire de Bossoutrot et Rossi. Les Ailes, n°507, 5/03/1931, p.1.
 BLERIOT 110. Plaquette de prestige commémorant les records de Bossoutrot et Rossi. Paris : Max Courteau imprimeur, 1932.
 10.605 kilomètres en circuit. L'Aéronautique, n°155, avril 1932, pp.101-102.
 Bossoutrot et Rossi ont couvert 10.605 km. Les Ailes, n°563, 31/03/1932, p.1.
 La T.S.F. et le raid de ROSSI & CODOS. Plaquette éditée par La Radio-Industrie, Draeger imprimeur, 1933.
 Rossi, partant pour New York, nous dit... Les Ailes, n°626, 15/06/1933, p.12.
 New-York Rayak. Les Ailes, n°635, 17/08.1933, p.1.
 L'escadrille du Ministre est arrivée à Moscou. Les Ailes, n°640, 21/09 1933, p.8.
 Le nouveau raid de Codos et Rossi. Les Ailes, n°710, 24/01/1935, p.9.
 Porto-Praia Paris sans escale. Les Ailes, n°718, 21/03/1935, p.10.

GLOKITT
72