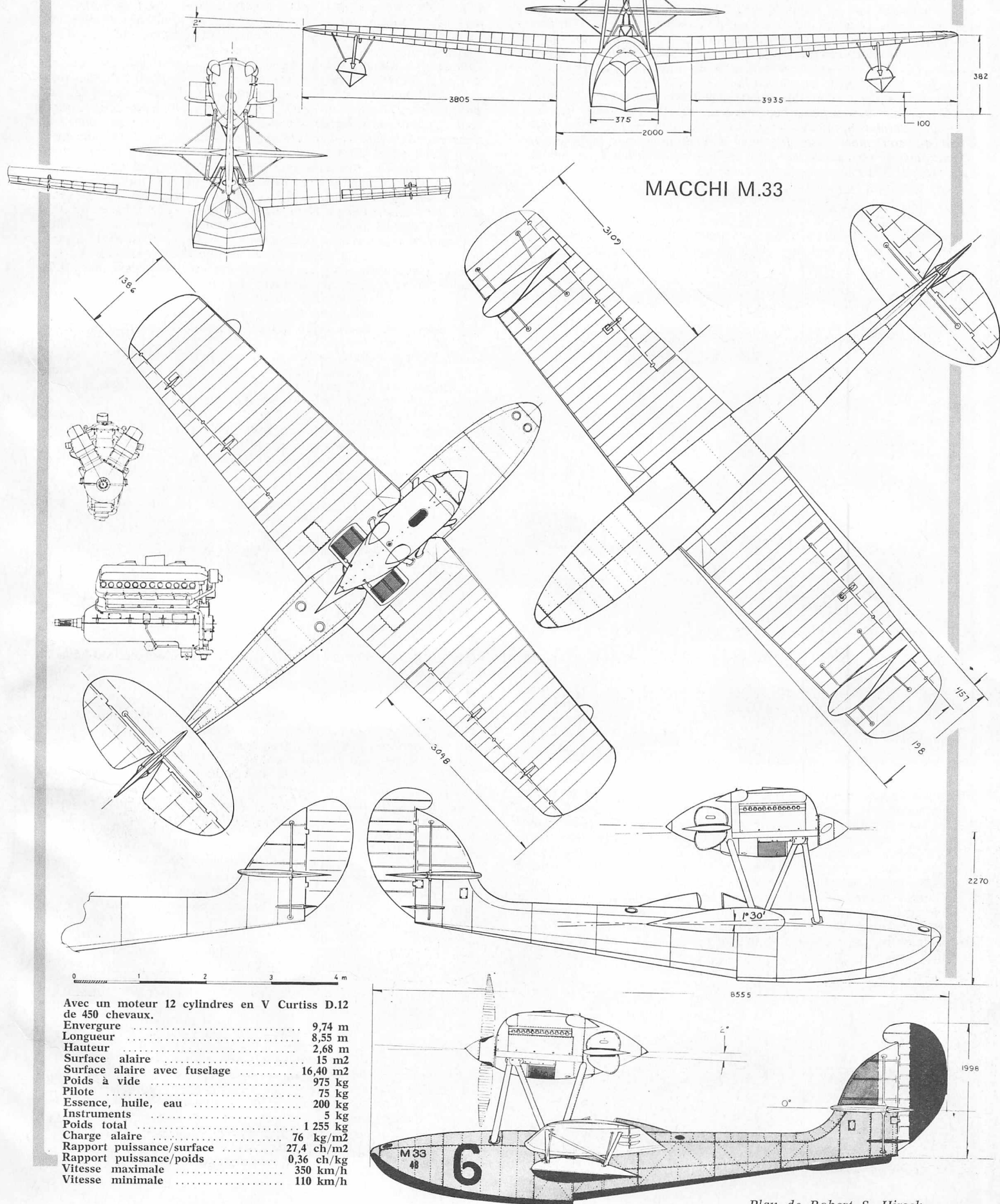


PLAN AU 1/72<sup>e</sup>

### Plan de Robert S. Hirsch



## Vitesse à l'italienne

# LE MACCHI M.33

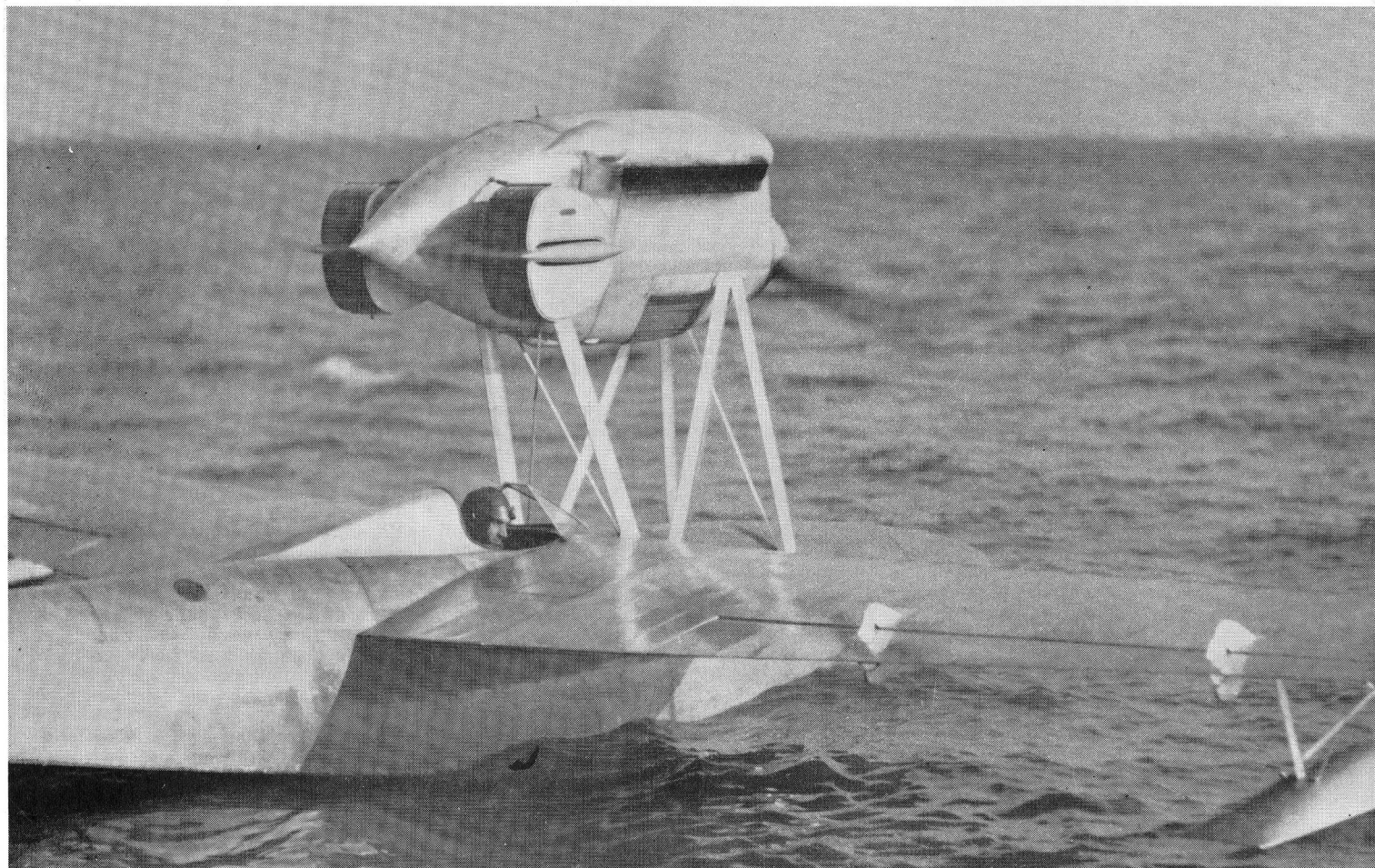
par Jean-Michel Lefèbvre  
et Thomas G. Foxworth

L'Italie, on y adore de tous temps la « velocita », ne pouvait rester insensible à la Coupe Schneider. Elle y apparut en 1919 pour en devenir aussitôt l'une des grandes animatrices tant en contribuant à rendre les épreuves très spectaculaires qu'en œuvrant passionnément à la création et à la mise au point de machines de très grande classe. L'ère Mussolinienne trouva là un thème de propagande en or et insuffla, à tous les niveaux, une frénésie de victoire. Néanmoins, elle ne commanda pas aux larmes des insuccès, des drames et des triomphes et ne fut pour rien dans le talent inné de Mario Castoldi, l'Ingénieur en Chef des Etudes de l'Aeronautica Macchi, créateur des « bolides rouges ».

Disputant donc sa première « Coupe » le 10 septembre 1919 à Bournemouth, elle avait engagé un unique hydravion Savoia S.13 animé par un Issotta-Fraschini de 250 ch. Le brouillard fit aussitôt abandonner les concurrents ayant pu décoller, à l'exception du sergent Guido Janello qui boucla 11 tours d'un circuit n'en comprenant que 10. Hélas, le courageux vainqueur fut déclassé pour avoir viré onze fois autour d'un bateau-bouée sosie du véritable qu'il aurait dû contourner ! A titre compensatoire, les Italiens eurent l'honneur réservé au vainqueur par les règlements : l'organisation de la « Coupe » 1920.

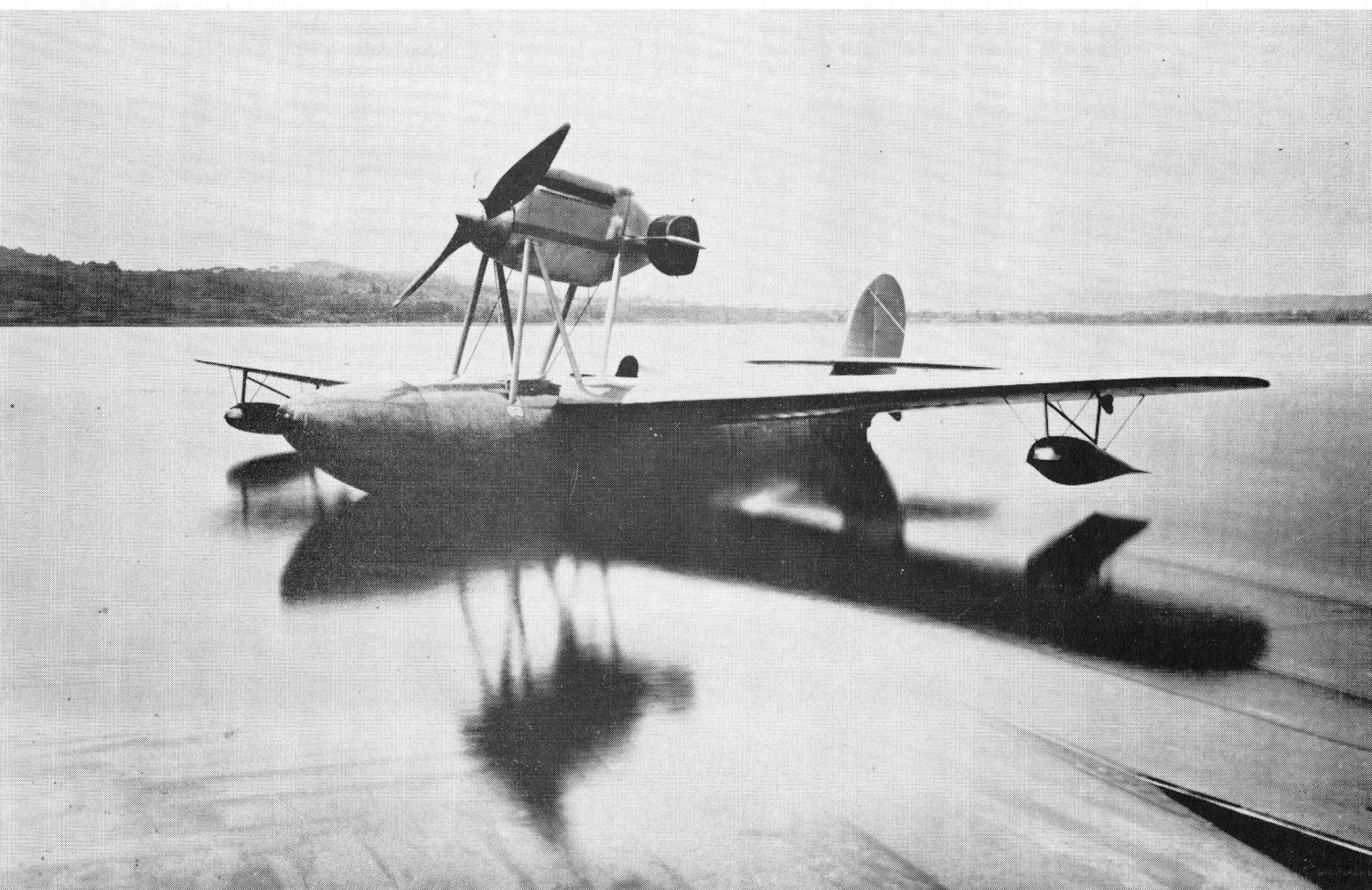
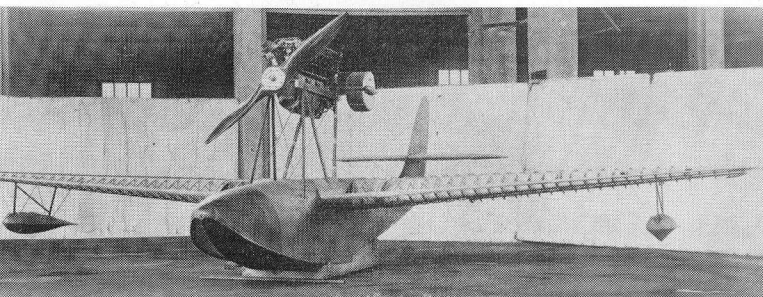
A Venise, cette année-là, elle fut remportée par le lieutenant Luigi Bologna qui parcourut en solitaire les 371 kilomètres en 10 tours à la moyenne de 172,55 km/h sur un Savoia S.12 de 550 ch. En 1921, toujours à Venise, les 393 km furent enlevés par Giovanni de Briganti pilotant un Macchi M.7 tandis qu'en 1922, à Naples, année de première chance pour l'Italie d'enlever le Trophée puisque le règlement l'attribuait définitivement au pays l'ayant remporté trois fois, soit successivement, soit sur cinq épreuves, l'Angleterre gagna devant Passaleva sur Savoia S.51, Zanetti et Cagnolino chacuns sur Macchi M.7. L'année suivante, se sachant archi-battus d'avance par les nouveaux hydravions Curtiss de l'Amérique qui entraient en jeu, les Italiens renoncèrent à courir. Jusqu'ici, la participation des pays avait dépendu des efforts des firmes privées qui s'étaient généralement contentées de transformer hydravions de chasse, de reconnaissance ou même de bombardement en bolides de course. Le soutien étatique total innové en 1923 par l'Amérique ouvrait une ère nouvelle : la Coupe Schneider, devenue « affaire d'état » allait acquérir une renommée considérable et, par là, servir de moyen de propagandes nationales.

Mussolini s'y intéressa très vite mais le nouveau maître de l'Italie en proie à des problèmes intérieurs et financiers ne put que lancer un concours d'hydravions de course pour la « Coupe » 1924, sans financement mais avec promesse de renommée et de grosses commandes pour les firmes aux projets retenus... Le « Duce » confia le soin au général Guidoni, chargé de superviser l'affaire, d'acquérir deux moteurs Curtiss D.12, ces petites merveilles ultra-modernes de 450 ch ayant donné la victoire aux U.S.A. en 1923. Le général y réussit. Savoia, Macchi, C.R.D.A. et Piaggio soumièrent leurs plans au Ministère de l'Air à Rome qui retint ceux des deux derniers constructeurs et attribua un Curtiss D.12 à chacun. Les Cantieri Riuniti dell'Adriatica (C.R.D.A.) réalisèrent le D.G.A.3, dessiné d'ailleurs par le général Guidoni, et Piaggio s'attela au Pc.3 dû à l'ingénieur Giovanni Pegna. Le





Ci-dessous, dernier hydravion à coque qui apparut en Coupe Schneider, le M.33 est ici en finition aux usines Macchi de Varese, prêt à recevoir son revêtement de voilure, son carénage d'appui-tête et ses capotages moteur. On notera la finesse particulière du fuselage coque. Au milieu, bien qu'archi-soignée, l'implantation motrice traduit à l'évidence, sur cette vue de face, la pénalisation en trainée qu'elle infligeait à une cellule remarquablement propre et fine. En bas, au cours des essais, il y eut quelques modifications mineures et en particulier celle de la dérive verticale affectant ici une surface supérieure et un tracé de bord d'attaque modifié. On remarquera la queue rectangulaire de ballonnet par l'image réfléchie sur l'eau.



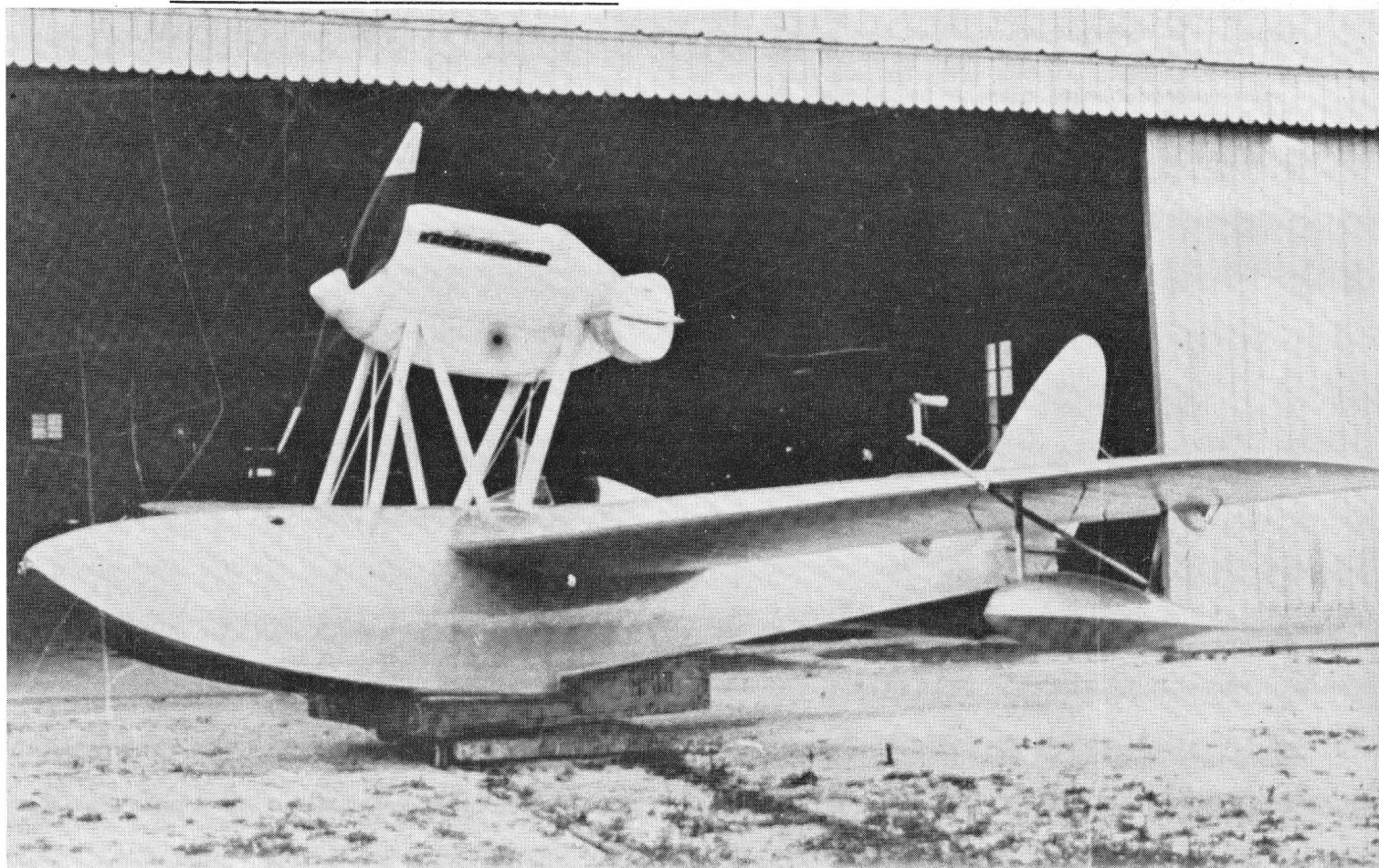
D.G.A.3 fut achevé et, à défaut de voler, coula par deux fois avec son pilote Federico Guazetti ! Quant au Pc.3, dérivant d'un projet de chasseur, c'était un monoplan à aile basse cantilever monté sur flotteurs. Cette machine très propre fut pratiquement achevée. Selon Pegna, une décision administrative arrêta sa construction mais il revendique la paternité d'une formule qui fit florès de 1926 à 1931 dans la « Coupe ». Les Italiens ne pouvant aller à Baltimore en 1924, les Français non plus, ni même les Anglais dont les espoirs s'engloutirent sous les flots avec le Gloster II créé par Harry Folland, les Américains, très sportivement, annulèrent l'épreuve. Elle se courrait en 1925, toujours à Baltimore.

#### UN INGENIEUR DOUE...

Une seconde fois, à l'automne 1924, Mussolini fit organiser un concours pour la construction d'hydravions de course. De ceux qui vinrent présenter leurs projets à Rome au général Guidoni, ce fut Mario Castoldi qui l'emporta. Né le 26 février 1888, sa carrière était déjà honnête. Diplômé ingénieur du Polytechnicum de Milan en 1913, il fut nommé officier de réserve à la déclaration de guerre en 1914 et muté à la Direction Technique de l'Aviation Militaire à Turin d'où on le détacha pour un an, en 1916, chez l'avionneur Pomiglio où on le maintint bien davantage au Service des Etudes vu ses capacités. Après la guerre on l'envoya à la Direction Expérimentale de l'Aéronautique Militaire créée à Montecelio et qui devint l'Institut Aéronautique Expérimental où il fit de la recherche. A Varese, en 1922, la Nieuport-Macchi devint l'Aeronautica Macchi S.A. où le directeur des Services Techniques de la firme depuis sa fondation en 1912, l'ingénieur Tonini, créateur jusque-là de tous les Macchi dont les M.7/12/17/18 et M.19 de Coupe Schneider, prit sa retraite. Castoldi entra à la Macchi en septembre 1922 pour lui succéder. Comme l'écrit l'actuel directeur de la Société, le Dr. Ermanno Bazzochi, Mario Castoldi était mysogine, aimait le bon vin et cultivait le riz pour se détendre l'esprit ; il ne vola qu'une seule fois et personne n'aurait cru, voyant sa corpulence, que cet homme ne pensait et ne vivait que pour la vitesse pure. Ajoutons sa suspicion presque malade l'amenant à tenir ses projets à l'écart de ses propres collaborateurs et à dessiner de faux plans qu'il savait oublier à des endroits propices afin que ses concurrents s'en emparent et soient induits en erreur. Il piqua la pire colère dont un homme soit capable quand il vit un jour ses ouvriers construire un appareil sur... ses fameux faux plans. Tel était cet homme par ailleurs très attachant. A l'annonce du concours, il réalisa rapidement son projet, en fait



## *Vitesse à l'italienne*



Ci-dessus, un des nouveau-nés de Mario Castoldi en début d'essais comme l'indique la perche anémométrique spéciale greffée à la mâture du ballonnet gauche. La position du redan unique est bien visible.

Ci-dessous, au retour d'une séance d'hydroplanage sur le lac de Varese, un M.33 contre combien il était enfoncé dans l'eau. Tout est pur et témoigne d'un constant souci d'aérodynamisme.





plusieurs, bien qu'il fut confronté pour la première fois aux problèmes posés par les hydravions de course : robustesse, centrage parfait, excellente maniabilité, flottabilité effective à l'amarrage et au décollage, mais aussi réduction maximale des éléments de l'avion en taille tout en leur donnant la forme la plus aérodynamique possible. Ailes, coques et radiateurs étaient les nœuds d'un problème plus facile à énoncer qu'à résoudre en cette époque. Quant au moteur, il le fallait très puissant, peu pesant, pas gourmand et svelte de surface frontale. Fiat n'ayant encore aucune mécanique de compétition, les deux D.12 récupérés lui furent confiés pour être disséqués et essayés à l'infini pour l'élaboration de ses propres moteurs à très hautes performances, après quoi ils reviendraient à Macchi pour emploi en Coupe Schneider. Soulignons qu'en 1923-24, le Curtiss D.12 était d'architecture et de composition ultra-modernes et servait, à bien des motoristes, de point de départ des moteurs ultra-puissants.

Deux projets d'hydravions à coque centrale, les M.27 et M.33, furent principalement mis sur papier par Castoldi autour du D.12. Le premier était un sesquiplan dont le plan inférieur formait nageoire tandis que le supérieur s'étendait de part et d'autre du moteur tractif porté par une haute cabane. D'une surface alaire de 179 m<sup>2</sup>, il pesait 1 175 kg et sa vitesse maximale était estimée à 330 km/h. Le M.33, de coque très semblable, portait une aile unique, hardiment cantilever, montée quasi à dos de fuselage et portant très haut sur cabane la nacelle motrice. Guidoni n'avait pas hésité à choisir le M.33 plus prometteur de par sa taille aussi réduite que possible et de par son aile épaisse dépourvue de haubans laissant augurer un gain appréciable de kilomètres-heure. A Varese, utilisant une embarcation rapide, Castoldi éprouva diverses formes de coques établies par lui pour juger de leur hydrodynamique et arrêta son choix après essais en soufflerie de maquettes réduites pour en apprécier le comportement aérodynamique. La sortie progressive des plans de détails se fit parallèlement à la construction de trois M.33 : deux de vol et un pour essais statiques et dynamiques. Comme se plut à le déclarer le créateur italien, il n'y eut pas d'élément qui ne fut pesé, éprouvé, voire redessiné pour allier légèreté et solidité maximales. Le travail paya puisque le M.33 cassa à 12,5 g en couronnement des essais statiques et dynamiques. Pendant ce temps, les appareils s'étaient construits à un rythme normal, sans difficultés particulières. Vers la fin du chantier, les deux nacelles motrices complètes furent installées. Fiat, à des fins de recherches, avait martyrisé les deux Curtiss D.12 pour en analyser les conceptions très

**Le M.33 de Morselli c/n 3337 dont on découvre l'atroce compensation aérodynamique de la direction résultant des essais en vol. Les empennages ont reçu, sur leurs deux faces, et en concordance, les couleurs nationales italiennes.**

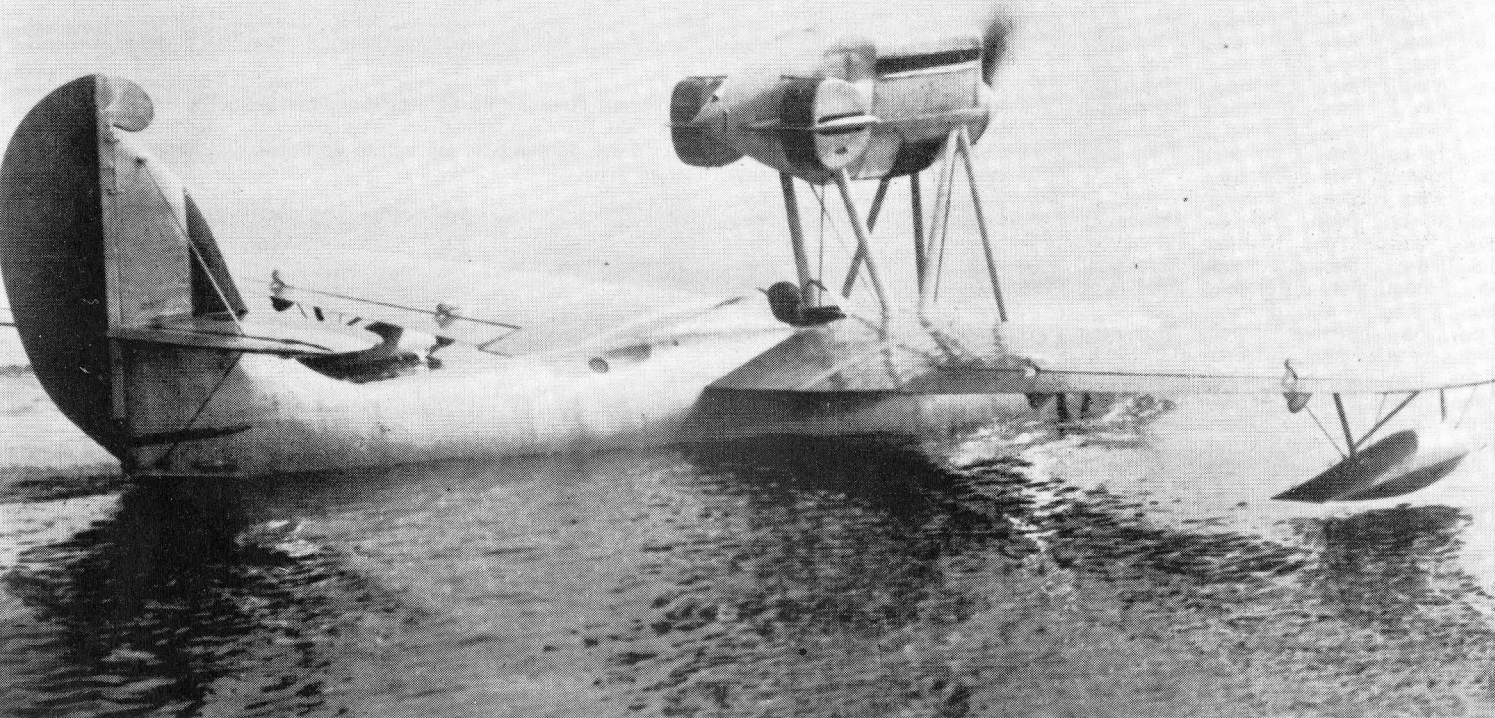
avancées mais contribua néanmoins à régler tous les problèmes de leur adaptation sur M.33 : définition des meilleurs capotages, des hélices et des systèmes de refroidissement ainsi que la mise au point. Les divers radiateurs furent spécialement réalisés en France par Lamblin.

On ne sait plus les dates des premiers vols des M.33 (c/n. 3337 et 3338) qui furent accomplis, été 1925, par Giovanni de Briganti et Riccardo Morselli, tous deux pilotes de compétition et également d'essais à la Macchi, d'ailleurs retenus pour disputer les épreuves de la « Coupe » 1925 puisque le constructeur, mis à part les deux moteurs fournis, assurait toutes les dépenses de la participation italienne, des compensations ultérieures lui ayant été promises par les autorités. D'un fini étonnant, les machines étaient superbes mais moyennement appréciées de leurs pilotes les trouvant, aux hautes vitesses, dures aux pieds et ayant tendance au flottement, un phénomène inexplicable et insuppressible par la science aéronautique d'alors. Les belles dérives verticales furent massacrées par l'adoption d'une vilaine gouverne débordante. Autre sujet d'inquiétudes, les moteurs poussés expérimentalement aux extrêmes avaient été « ramonés » par Fiat au point de fonctionner avec caprices et de donner à peine 400 ch des 450 dont ils étaient capables. L'emploi d'une hélice en bois n'était pas étrangère à cette perte de puissance.

#### DESCRIPTION

De construction en bois, le Macchi M.33 était un hydravion monoplace de course à coque centrale porteuse d'une aile cantilever à profil épais. Il était propulsé par un Curtiss D.12 placé en nacelle surélevée et entraînant une hélice tractive. Très étroite, la coque multi-longeron était d'une section ovoïde réglée par 36 cadres renforcés localement pour supporter les efforts transmis par la voilure et les mâts du support moteur. En outre, ils créaient des zones étanches rendant le bateau insubmersible. La coque avant, très profonde, à fond en V partait d'une quille formant un angle de 8°. Le redan unique était positionné à 34 % de la longueur, c'est-à-dire à l'aplomb du sommet de pare-brise ; il était suivi, dans l'axe de la quille, d'une petite dérive métallique triangulaire pour la stabilité de cap au déjaugage et à l'amerrissage. Le dessous de coque se relevait ensuite jusqu'à la queue munie ventralement d'une assez longue dérive toujours pour la stabilité de route à l'eau. Précédée d'un réservoir de carburant cylindrique, suivie d'un second plus aplati et positionnée dans l'espace inter-longeron de la voilure, la cabine exigüe et ouverte contenait le minimum : siège-baquet solidaire d'un plancher fixé aux deux longerons inférieurs de coque, manche long et palonnier large pour vaincre la résistance des gouvernes à haute vitesse, et cinq kilos d'instruments sous forme d'indicateur de vitesse, compte-tours, thermomètres d'eau et huile, compteur manuel de tours de circuit et indicateur de virage.

à suivre





Vitesse à l'italienne

# LE MACCHI M.33

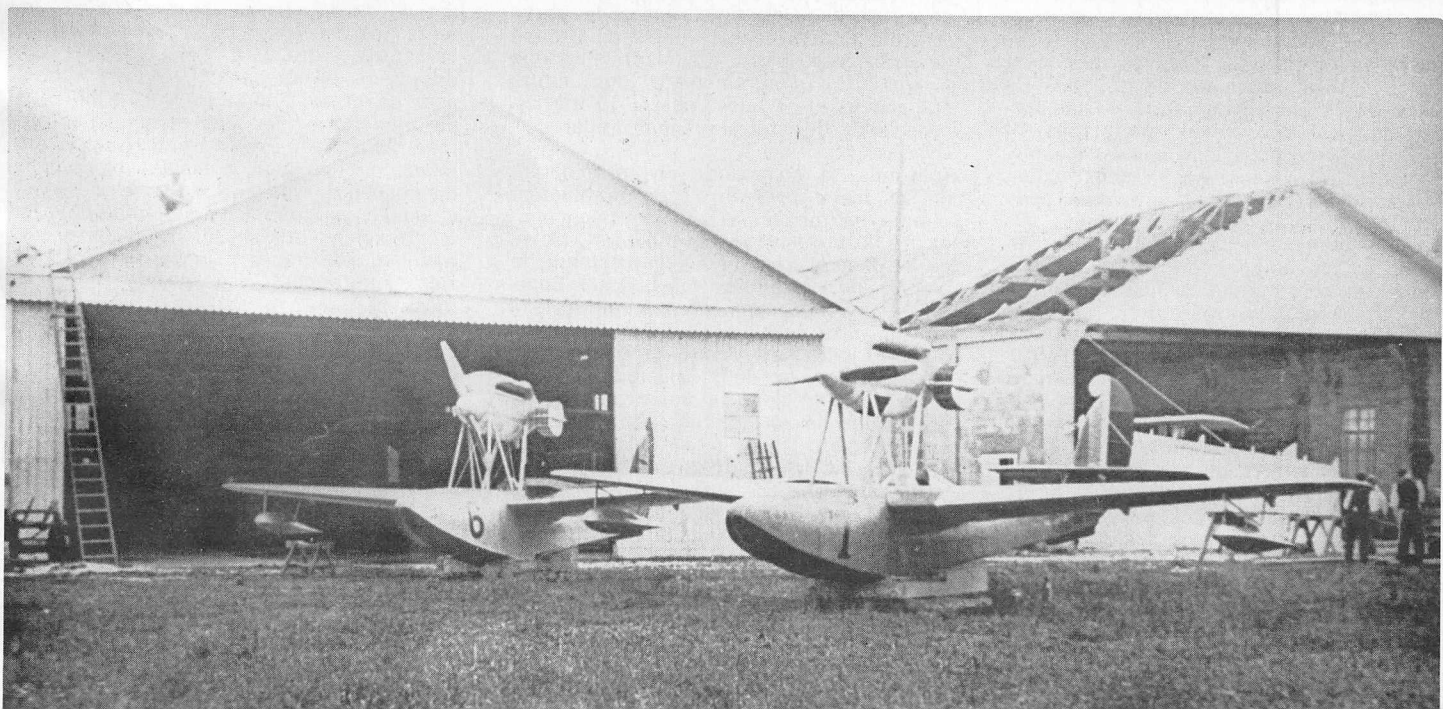
par Jean-Michel Lefèbvre  
et Thomas G. Foxworth

(Suite du n° 100)

Par ailleurs, manette des gaz, correcteur de richesse et robinets divers. Complétant le pare-brise très incliné à trois glaces : un repose-tête caréné sur l'arrière. Des empennages, la dérive verticale portait une direction entoïlée simple, puis débordante, montée sur quatre paliers, et n'était pas carénée à sa jonction avec le plan fixe horizontal semi-haut, haubanné par câbles profilés sur ses deux faces et porteur d'une gouverne entoïlée. Des gouvernes mûes par câbles, seule la verticale était compensée aérodynamiquement.

La voilure cantilever trapézoïdale, d'une corde moyenne de 1,70 m et d'allongement 6,1, se décomposait en trois tronçons : une section centrale fixe et deux demi-plans. Deux forts longerons la charpentaient, supportant le réseau assez dense des nervures au profil biconvexe quasi symétrique de 16 % d'épaisseur relative. Le revêtement était en contreplaqué sauf certains secteurs métalliques en section centrale (1). Sans dièdre, cette dernière était solidarisée au fuselage par l'imbrication de leurs longerons respectifs avec les cadres 14-15 et 20-21 formant deux caissons extrêmement robustes pour l'absorption des efforts transmis par la voilure cantilever et par les montants arrières du support moteur implantés sur le couple de cadres 14-15. Les demi-plans, d'un dièdre marqué, étaient porteurs

(1) Des radiateurs incorporés au profil avaient été envisagés mais ne furent finalement pas réalisés, semble-t-il.



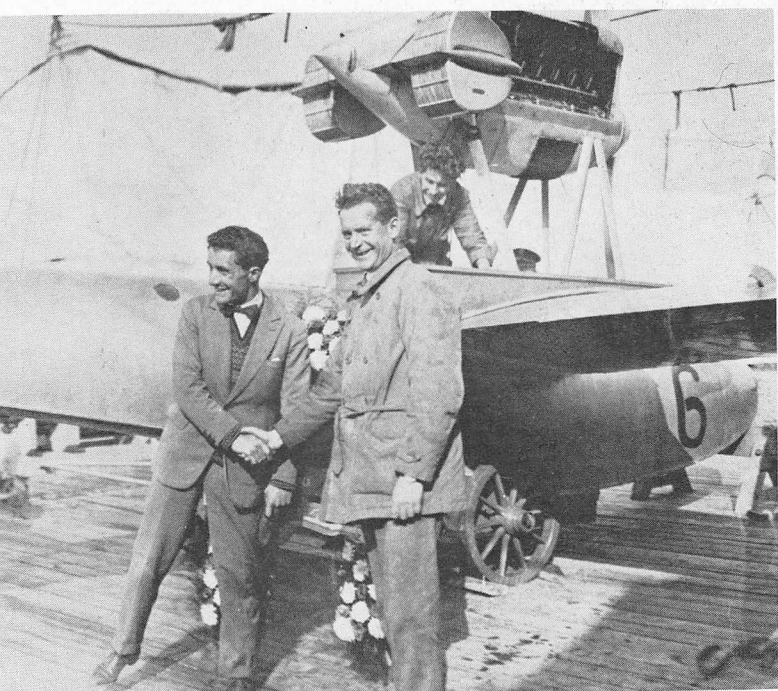


de longs ailerons entoilés de faible corde. Vers les extrémités arrondies, fixée par structures en N, et haubannée en V par câbles, une paire de ballonnets aplatis à queue rectangulaire assurait la stabilité au repos.

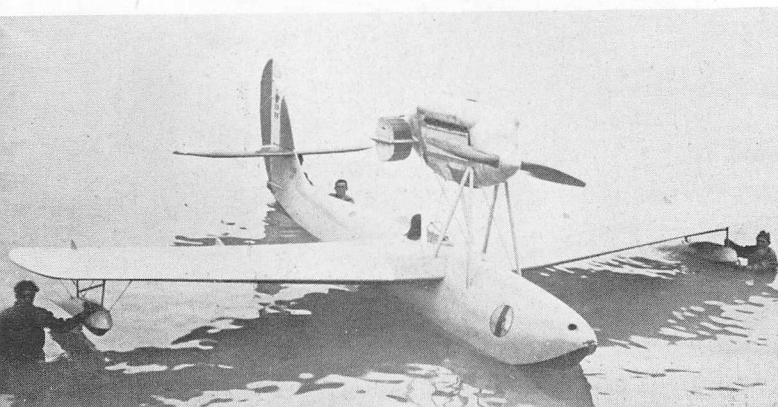
Quant au moteur Curtiss D.12 de construction américaine, il se distinguait par sa volumétrie de 19,7 litres, un arbre à came en tête pour chacune des rangées de cylindres en V avec chemise humide (chaque cylindre totalisant quatre soupapes), par son double circuit d'allumage et son carter en alliage léger. Le taux de compression était de 5,4/1 et la vitesse de rotation, avec hélice bipale en bois, de 2.100 t/min. De faible surface frontale, fixé sur un bâti-plateau et caréné au plus près comme ses accessoires disposés derrière et sous lui, le moteur en nacelle était porté bien au-dessus de la coque par une paire de mâts d'acier en N croisés par câbles. Les pieds avant reposaient sur les longerons supérieurs de coque au cadre N° 9 spécialement renforcé, ceux d'arrière convergeant sur les cadres 14 et 15 déjà évoqués.

#### AMERICA... AMERICA...

Aux essais à Varèse, le M.33 prouva de multiples fois qu'il était un excellent bateau capable de satisfaire haut la main les tests préliminaires de navigabilité qui seraient imposés pendant la « Coupe » : décollage, vol de quelques minutes, amerrissage près d'une bouée repère, navigation sur 300 mètres à plus de 25 km/h, décollage à nouveau pour finir le



Page précédente en haut, juste mis à l'eau dans la baie de Chesapeake, le « 7 » de de Briganti va accomplir un vol d'essai. Sur l'embarcation au premier plan, Mario Castoldi prend une photo de son premier hydravion de course. Ci-contre, les deux M.33 sortis de leur hangar en réfection à Varese. Ci-dessus, après la course, cachant presque le fer à cheval de fleurs offert par un couple d'Italiens vivant à Baltimore, de Briganti et Morselli font contre mauvaise fortune bon cœur. Le capot du D.12 récalcitrant est encore enlevé tandis qu'un mécanicien caissonne déjà le fuselage du « 6 » pour le retour à Varese. Noter l'archaïque chariot de hâlage... Ci-dessous, un M.33 racheté par la Regia Aeronautica.



circuit à l'issue duquel l'hydravion devait rester amarré 6 heures sans sombrer ou prendre trop d'eau. Les machines prises en main, de Briganti et Morselli s'entraînèrent sur circuit et apprirent à les faire virer diaboliquement. Avec le meilleur M.33, de Briganti atteignit 320 km/h sur base de un kilomètre, vitesse la plus élevée jamais encore atteinte par un hydravion à coque. Hélas, faute de puissance, les 350/360 espérés ne furent jamais réalisés. Sur circuit de 50 km on tourna néanmoins à 300.

Convoyés à Gênes, les deux M.33 furent embarqués à bord du « Conte Verde » qui appareillera le 26 septembre 1925 avec l'équipe italienne se limitant à Muzio Macchi, Castoldi, les deux pilotes, Fagioli, Pedetti et un monteur ; s'ajoutèrent quelques supporters aisés. L'arrivée à Baltimore se fit dans la deuxième semaine d'Octobre. L'installation à Bay Shore, la base commune très rudimentairement aménagée, se fit rapidement tout comme le réassemblage des M.33. Ils furent numérotés 6 et 7. Les Américains se présentaient en baie de Chesapeake avec trois biplans Curtiss R3C-2 de 610 chevaux. Deux, désignés R3C-1 en utilisant un train au lieu de flotteurs, avaient remporté le 12 octobre les deux premières places du Trophée Pullitzer aux moyennes respectives de 400,68 et 388,98 km/h. En « Coupe » les flotteurs ôteraient 40 km/h mais les Curtiss V.1400 pouvaient être mieux réglés et compenser un peu. Quant aux Anglais, ils avaient apporté deux biplans Gloster IIIA, sur flotteurs, de 700 ch et surtout un Supermarine S.4 à aile médiane cantilever, également de 700 ch. Ce S.4, le 13 septembre à Calshot, avait battu le record du monde de vitesse sur base pour hydravions à la moyenne de 364,92 km/h, la meilleure des lignes droites de 3 kilomètres s'étant effectuée à 372,4 km/h. En vitesse pure, les M.33 étaient « cuits » mais de Briganti et Morselli firent tout pour obtenir des moteurs bien réglés et s'entraînèrent comme des diables. On trouva les M.33 très beaux, très bien finis et remarquablement stables sur l'eau, mais trop gros face aux R3C-2, aux Gloster IIIA qui leur ressemblaient un peu et au S.4, « The Mystery Plane » comme on l'appelait, qui gênait les pronostics américains donnant leurs compétiteurs aux trois premières places. Si tous les pilotes étaient jugés « cool », on trouvait les Italiens spectaculaires, les Américains audacieux et les Britanniques prudents... On comprend cette prudence d'une équipe partie à 13 d'Angleterre : le capitaine Biard, pilote du S.4 s'était cassé un poignet en mer en jouant au tennis. A Bay Shore, les Anglais commencèrent à voler le 13 octobre : peu après, un ouragan enlevait la tente abritant le S.4 dont la queue fut brisée par la chute d'un gros mât et Biard attrapa la première grippe de sa vie...

#### QUALIFICATION...

Le vendredi 23 octobre, ce fut le grand jour des essais de navigabilité alors qu'à Washington on jugeait le fameux colonel Mitchell qui avait trop vivement critiqué les U.S. Navy et Army Air Services après la catastrophe du dirigeable « Shenandoah ». A partir de 9 heures du matin, se suivant environ de quart d'heure en quart d'heure, les concurrents se mirent à l'eau pour réaliser leur vol, leurs hydroplanages et l'amarrage de six heures. Tout se passa bien pour les M.33, également pour les R3C-2 de Jimmy Doolittle et du Lt. Ralph Ofstie. Une rupture de câble obligea le Lt Cuddihy à recommencer son essai à 17 heures. Le Gloster III de Hubert Broad acheva son vol de qualification près de l'épave du S.4 venant juste de faire un plongeon démentiel sur décrochage en sortie de virage à pleine vitesse et à moins de 250 mètres de haut. Miracle, Biard ne fut que choqué et couvert de bleus. Après cet accident, les Anglais préparèrent le second Gloster qu'ils avaient primitivement renoncé à aligner pour diverses raisons. La poisse les poursuivant, « Bert » Hinkler ne put le qualifier. Brouillards, pluies et forts vents firent reporter la course prévue pour le samedi 24. Le dimanche, un ouragan brisa un hydro de chasse et 17 des 23 bombardiers torpilleurs SC-1 ancrés en baie et devant participer à la fête, tua un enfant dans sa piscine, enleva à 5 mètres de haut un homme qui retomba sur la tête, arracha poteaux télégraphiques et arbres, emporta vitres, volets et tuiles mais ne vint pas à bout des tentes abritant les « racers ». Le lundi matin, à dix heures, le vent faiblit, le soleil perça et on annonça la course pour l'après-midi.

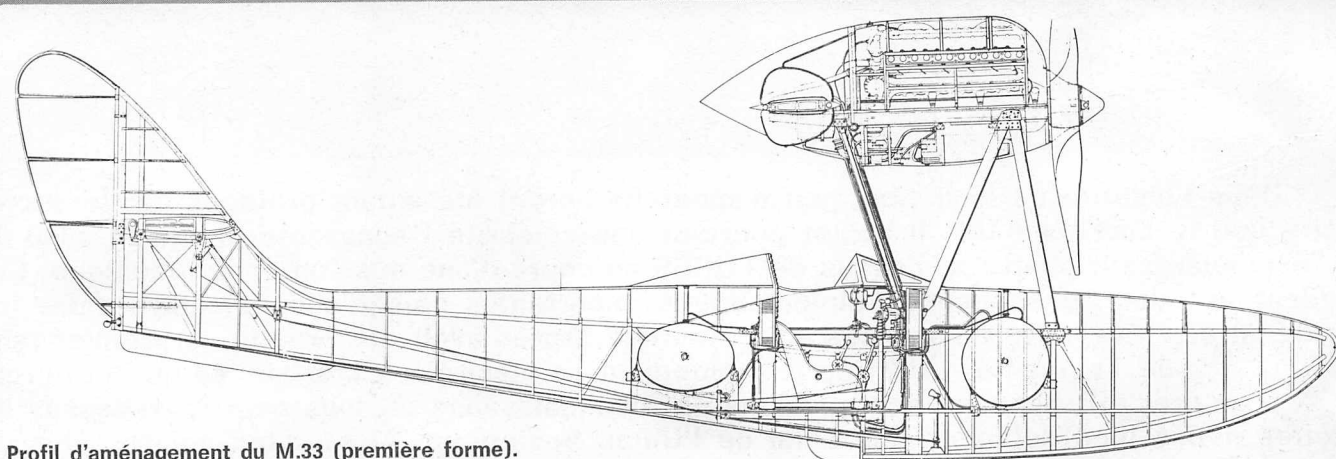
#### RIEN A FAIRE...

En sept tours d'un circuit triangulaire de 50 kilomètres au-dessus des eaux de la Baie de Chesapeake, Américains et Anglais allaient lutter chacun pour une seconde victoire en « Coupe » tandis que, deux fois vainqueurs, les Italiens espéraient, contre vents et marées, se l'attribuer définitivement. A 14 h 30, le Curtiss tout noir de Doolittle fut mis à l'eau et décolla pour disparaître dans l'air brumeux mais idéal régnant maintenant sur le circuit. Cinq minutes après, Broad suivit sur

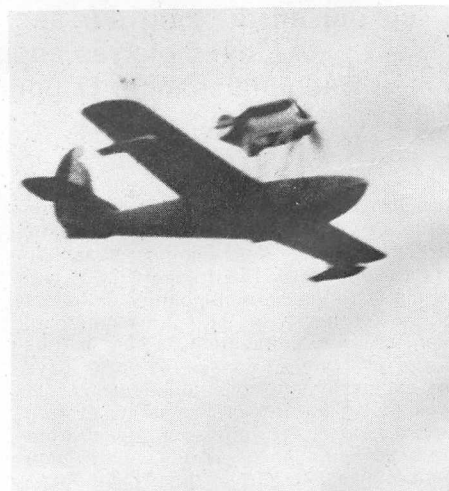
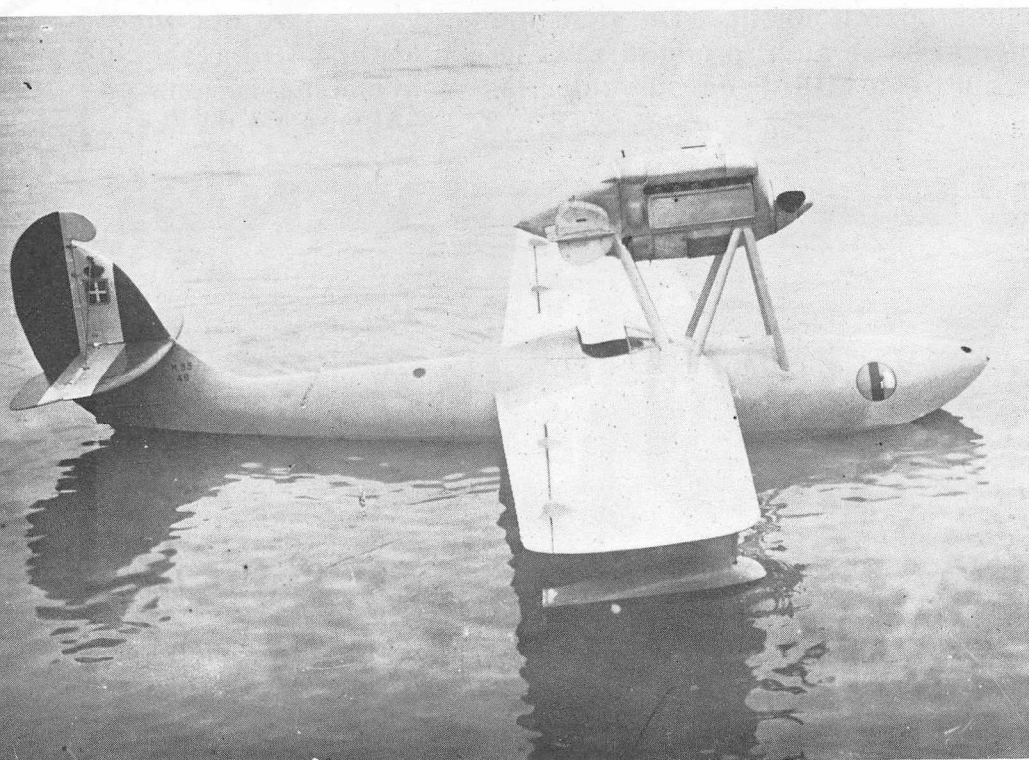


son Gloster rouge et blanc. Quant Cuddihy décolla en troisième position sur son R3C-2 bleu nuit, Doolittle achevait son premier tour en 8'21"20/100<sup>es</sup>, soit à 359,12 km/h. Ofstie partit ensuite. Le camp italien ne comptait plus que sur la chance. Riccardo Morselli, tendu, s'installa dans l'étroite cabine et mit en route normalement. Le moteur prit des tours, toussa et stoppa soudainement. Frénétiquement, l'Italien tenta une remise en route, puis d'autres. En vain, Morselli, en sanglots, raconta ses malheurs à de Briganti venu à la rescousse pour s'affairer sur la machine avec la petite équipe italienne atterrée. Les officiels, en effet, autorisaient la vérification du carburateur possiblement encrassé mais exigeaient le départ à l'heure prévue, sous peine d'élimination. Les efforts de l'équipe n'eurent aucun succès. Au tout dernier moment, de Briganti sauta dans son N° 7 gris, démarra son moteur et fut mis à l'eau tandis que Morselli continuait à pleurer dans le hangar auprès d'un gros fer à cheval porte-bonheur en roses rouges et chrysanthèmes blancs offert par un couple d'Italiens de Baltimore. De Briganti décolla très long, touchant même d'un ballonnet au déjaugage. Il boucla son premier tour en 11'10"49/100<sup>es</sup>, soit à la moyenne de 268,45 km/h. C'était lui le plus lent. Moteurs et hélices hurlants, volant très bas, déclenchant les commentaires excités du speaker, les cinq protagonistes de la « ronde infernale » tenaient le public en haleine. Doolittle, de l'U.S. Army, à 15 mètres de l'eau, volait vers la victoire en virant terriblement serré et en pilotant mieux que les deux marins Cuddihy et

Ofstie qui perdaient du temps en larges virages peu inclinés mais filaient plus vite que Broad au Gloster peu stable qui dérapait en tournant. De Briganti, bien que son beau M.33 parut gros et lent face aux autres machines, glaçait les foules à chaque passage en arrivant au ras de l'eau et en balançant à la verticale ses ailes dont l'extrémité touchait presque les flots tandis qu'il serrait au plus près le point tournant. Des sept tours de l'Italien, le quatrième fut le meilleur à 279,78 km/h et le moins bon fut le second à 250,71, un virage étant manqué. Il attaqua un huitième tour pour venir en aide à Cuddihy et Ofstie contraints d'amerrir en milieu de baie sur panne de moteur mais ne les rejoignit jamais par manque d'essence... De Briganti fut ramené très tard à Bay Shore remorqué par le « Betty Brown » et apprit seulement le classement : Doolittle remportait les 350 kilomètres à la moyenne de 374,279 km/h, Broad était second à 320,522 et lui, avec 271,076, arrivait troisième. Les M.33 n'ayant pu se montrer sous leur meilleur jour faute de moteurs à la hauteur, l'Italie se consola en apprenant que ses deux valeureux pilotes avaient au moins conquis, par leur charme naturel, le cœur des autres pilotes, des organisateurs et des Américains... Ces avions vaincus ne furent pas réformés mais servirent, jusque dans les années « trente », à l'entraînement des pilotes italiens partis à la conquête des limites de la « Velocita ». ●



Profil d'aménagement du M.33 (première forme).



Ci-dessus, un passage du M.33 piloté par de Briganti qui défendit courageusement ses chances par un pilotage hardi... Ci-contre, achetés par la Regia Aeronautica et portant « fasci » sur le nez et croix de Savoie sur les dérives, les Macchi M.33 servirent à la formation des pilotes italiens de haute vitesse. De nombreuses années durant ils tournèrent comme des horloges.