

# Yves Lacombe, courant la régularité, remporte la quatrième Coupe Deutsch

**Maurice Arnoux, handicapé par des ennuis au départ de la deuxième manche, termine à quelques minutes du vainqueur.**

**D**IMANCHE matin, 9 heures, sur le terrain d'Elampes-Mondésir. Temps sombre, orageux. Il a plu. Bien que ce soit l'heure théorique du départ pour la quatrième Coupe Deutsch, il n'y a encore que peu de monde. Au pavillon des officiels, avec le Général Féquant, représentant M. Pierre Cot, empêché, et M. Wateau, président de l'Aé.C.F., voici Mme Jaffoux-Tissot qui, seule, assumait l'organisation de l'épreuve. La silhouette de M. Louis Hirschauer apparaît; il interroge le temps. La visibilité est encore trop réduite pour que l'on puisse envisager le moindre départ.

Dans le parc des concurrents, c'est la foule habituelle des spécialistes, des amis, des fidèles. On est en famille. Des poignées de mains se déclenchent à chaque instant. Et, naturellement, le dernier tuyau circule.

Vous savez, il paraît que, cette nuit, il a fallu redonner du jeu à tous les pistons...

Diable, y aurait-il de glorieuses incertitudes dans la mécanique ?

Sur le coup de dix heures, on sort le C-560 et l'on fait tourner son moteur. Pleins gaz, les douze cylindres déchirent l'air de leur stridence. On dit que l'on obtient 450 CV à plus de 4.000 tours. Mais on rentre l'appareil.

Après onze heures, le ciel se dégage. Un Morane du centre qui a fait un tour sur le circuit annonce que la visibilité devient satisfaisante.

Et les trois avions de course, hissés sur leurs remorques respectives, partent prendre leur position de départ, à l'autre bout du terrain, dans l'angle Nord, près de la route d'Elampes.

Il y a là le Caudron-Renault C-450 d'Yves Lacombe. C'est le N° 1. En vérité, il s'agit d'un vétérinaire et si l'on grattait les couches de peinture, on trouverait le chiffre 13, matricule sous lequel l'appareil piloté par Arnoux, gagna la Coupe Deutsch de 1934. C'est encore cet avion qui donna le record du monde féminin de vitesse à Hélène Boucher avec 443 km-h. Et c'est toujours lui, ce vieux 450, transformé en biplace qui, mercredi dernier, avec Maurice Arnoux et Mlle Gracieuse Lalus ramena en

France le record des 1.000 kilomètres envolé sur les ailes du Nardi.

Les deux autres appareils de Delmotte et d'Arnoux, des C-461, sont identiques. C'est aussi le modèle de 1934 mais avec l'atterrisseur escamotable alors que le C-450 a un train fixe : 6 m. 70 d'envergure, 7 mètres de surface, volet d'intrados. Pourtant, le fuselage a été changé. Il n'y a plus de pare-brise et de la pointe de la casserole à la naissance de la dérive, la ligne du fuselage ne présente plus une aspérité. Le pilote, assis sur le fond du fuselage, regarde son terrain par de grandes ouvertures vitrées, sur les côtés. Devant, il ne voit rien. Evidemment, il faut être un as pour décoller et atterrir correctement dans ces conditions-là. Mais Delmotte, Arnoux et Lacombe sont de grands pilotes. Et Marcel Riffard, en éliminant ainsi les ultimes résistances de son fuselage, a gagné 10 pour cent sur la traînée totale, et la vitesse horaire est améliorée de 20 kilomètres.

Maintenant, sur la piste, on ne voit plus rien. Concurrents, commissaires et chronomètres ont disparu dans un repli du terrain. 11 h. 31 : un bruit nous arrive. C'est Lacombe qui déboule sur la butte et décolle. Une minute après, c'est le tour d'Arnoux. Encore une minute et Delmotte part. A peine le sol quitté, on voit les roues s'escamoter dans l'aile, d'un balancement rapide et précis.

Vraiment, les hélices à pas variable de Ratier permettent des décollages stupéfiants d'aisance.

Lacombe revient le premier, talonné par les deux appareils plus rapides. Arnoux tourne à 415, Delmotte à 425 km-h. Au cinquième tour, les allures s'accroissent. Arnoux passe à 428, Delmotte monte à 432. Ce seront leurs deux tours les plus rapides. Les moteurs ont dû se plaindre de cette allure, car, immédiatement, on revient aux anciens régimes. Pourtant, Delmotte, après son septième tour, apparaît au ralenti et se pose. Plus tard, on nous dira que la

sixième pipe d'échappement s'étant cassée, les flammes ont attaqué le radiateur d'huile. Et voilà le pauvre Delmotte hors du jeu.

Arnoux, après cette aventure, réduit encore son allure et termine ses 1.000 kilomètres en tournant à 410-412 km-h. Il atterrit peu avant 14 heures.

La bombe, après le coup de vitesse général du cinquième tour, continue sa course de régularité à 400-403 km-h.; il se pose trois minutes après Arnoux.

Pendant une heure, la course est neutralisée. Alors, on assiste à une démonstration d'autogire absolument remarquable, effectuée par un sergent pilote du Centre de Reims, dont nous ignorons le nom. C'est de la très haute école.

Très « haute école » également, le vol de la patrouille acrobatique du Lieutenant Fleurquin. Certaines figures, comme le tonneau collectif ou l'immelman en groupe, présentent une rare maîtrise. Le nord de Savoie est également une belle réussite. Tous nos compliments à l'équipe anonyme dont les cinq avions restèrent aussi unis que les doigts de la main.

Avant la reprise de la deuxième manche, Delmotte fit un vol de présentation du Caudron-Renault 561, avec le douze cylindres.

Bien qu'il n'ait jamais mis « plein tube », nous avons retrouvé l'allure des bolides de la Coupe Schneider. C'est la même nécessité de tourner rapidement la tête pour suivre la fugitive silhouette que nous avions déjà eue devant Waghorn. Seulement, à Southampton, il fallait 2.500 CV.

Raymond Delmotte.



| SITUATION DES TROIS CONCURRENTS EN COURSE, DANS LA PREMIERE PARTIE DE L'EPREUVE DE 0 A 1.000 KILOMETRES |          |             |         |           |          |                      |                     |                     |                     |                     |                     |                     |                     |                     |                          |                              |              |             |
|---|----------|-------------|---------|-----------|----------|----------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|--------------------------|------------------------------|--------------|-------------|
| N°  | Pilote   | Avion       | Moteur  | Puissance | Départ   | 1 <sup>er</sup> tour | 2 <sup>e</sup> tour | 3 <sup>e</sup> tour | 4 <sup>e</sup> tour | 5 <sup>e</sup> tour | 6 <sup>e</sup> tour | 7 <sup>e</sup> tour | 8 <sup>e</sup> tour | 9 <sup>e</sup> tour | Temps total sur 1000 km. | Vitesse moyenne sur 1000 km. |              |             |
|   |          |             |         |           |          | 100 km.              | 200 km.             | 300 km.             | 400 km.             | 500 km.             | 600 km.             | 700 km.             | 800 km.             | 900 km.             |                          |                              |              |             |
| 1   | LACOMBE  | Caudron 450 | Renault | 350 CV.   | 11 h. 31 | Temps du tour ...    | 15' 55"             | 14' 52"             | 15' 02"             | 14' 34"             | 14' 41"             | 14' 35"             | 14' 44"             | 14' 41"             | 14' 40"                  | 14' 30"                      | 2 h. 28' 35" | 404 km. 815 |
|   |          |             |         |           |          | Moyenne générale     | 376,569             | 403,586             | 399,113             | 402,684             | 408,626             | 411,428             | 408,626             | 401,912             | 409,090                  | 413,752                      |              |             |
|   |          |             |         |           |          | Position             | 376,569             | 389,610             | 392,727             | 395,168             | 397,790             | 400,000             | 401,261             | 402,759             | 404,815                  | 406,871                      |              |             |
| 2   | ARNOUX   | Caudron 461 | Renault | 350 CV.   | 11 h. 32 | Temps du tour ...    | 15' 32"             | 14' 28"             | 14' 30"             | 14' 10"             | 14' 00"             | 14' 13"             | 14' 13"             | 14' 27"             | 14' 32"                  | 14' 39"                      | 2 h. 24' 44" | 414 km. 546 |
|   |          |             |         |           |          | Moyenne générale     | 386,266             | 414,746             | 413,793             | 423,528             | 428,570             | 422,938             | 415,224             | 412,844             | 409,556                  | 412,844                      |              |             |
|   |          |             |         |           |          | Position             | 386,266             | 400,000             | 404,493             | 399,088             | 412,840             | 414,348             | 415,765             | 415,520             | 418,159                  | 414,546                      |              |             |
| 3   | DELMOTTE | Caudron 461 | Renault | 350 CV.   | 11 h. 33 | Temps du tour ...    | 15' 21"             | 14' 11"             | 14' 12"             | 14' 05"             | 13' 52"             | 14' 01"             | 14' 01"             | 15' 16"             | 15' 16"                  | 2 h. 24' 41"                 | 369 km. 590  |             |
|   |          |             |         |           |          | Moyenne générale     | 390,879             | 423,020             | 422,534             | 425,530             | 436,132             | 428,050             | 393,013             | 419,904             | 415,365                  |                              |              |             |
|   |          |             |         |           |          | Position             | 390,879             | 405,520             | 411,585             | 414,984             | 418,310             | 419,904             | 415,365             | 415,365             | 415,365                  |                              |              |             |

| SITUATION DES DEUX CONCURRENTS EN COURSE, DANS LA DEUXIEME PARTIE DE L'EPREUVE 1.000 A 2.000 KILOMETRES |         |             |         |           |               |                      |                      |                      |                      |                      |                      |                      |                      |                      |                          |                              |              |             |
|---|---------|-------------|---------|-----------|---------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|--------------------------|------------------------------|--------------|-------------|
| N°  | Pilote  | Avion       | Moteur  | Puissance | Départ        | 11 <sup>e</sup> tour | 12 <sup>e</sup> tour | 13 <sup>e</sup> tour | 14 <sup>e</sup> tour | 15 <sup>e</sup> tour | 16 <sup>e</sup> tour | 17 <sup>e</sup> tour | 18 <sup>e</sup> tour | 19 <sup>e</sup> tour | Temps total sur 2000 km. | Vitesse moyenne sur 2000 km. |              |             |
|   |         |             |         |           |               | 1100 km.             | 1200 km.             | 1300 km.             | 1400 km.             | 1500 km.             | 1600 km.             | 1700 km.             | 1800 km.             | 1900 km.             |                          |                              |              |             |
| 1   | LACOMBE | Caudron 450 | Renault | 350 CV.   | 15 h. 35' 35" | Temps du tour ...    | 26' 55"              | 14' 35"              | 14' 48"              | 14' 42"              | 14' 44"              | 14' 47"              | 14' 45"              | 14' 43"              | 14' 50"                  | 14' 44"                      | 5 h. 03' 07" | 380 km. 402 |
|   |         |             |         |           |               | Moyenne générale     | 222,910              | 410,072              | 410,022              | 408,162              | 407,239              | 405,862              | 404,948              | 407,700              | 402,238                  | 403,586                      |              |             |
|   |         |             |         |           |               | Position             | 376,068              | 378,694              | 380,922              | 382,746              | 384,766              | 385,567              | 386,656              | 387,746              | 388,836                  | 389,926                      |              |             |
| 2   | ARNOUX  | Caudron 461 | Renault | 350 CV.   | 15 h. 31' 44" | Temps du tour ...    | 47' 50"              | 14' 14"              | 14' 35"              | 14' 36"              | 14' 40"              | 14' 45"              | 14' 45"              | 14' 43"              | 14' 47"                  | 14' 47"                      | 5 h. 24' 41" | 369 km. 590 |
|   |         |             |         |           |               | Moyenne générale     | 130,909              | 411,898              | 411,428              | 410,022              | 409,069              | 407,700              | 408,662              | 408,178              | 407,700                  | 405,248                      |              |             |
|   |         |             |         |           |               | Position             | 342,742              | 347,595              | 351,900              | 354,655              | 358,541              | 361,464              | 363,722              | 365,874              | 367,861                  | 369,590                      |              |             |

alors qu'à Etampes, Delmotte n'en a guère plus de 400. Et nous sommes convaincus que Delmotte devant nos yeux a largement dépassé le 500 à l'heure. Quel malheur que le moteur n'ait pu être prêt cette année !

Mais depuis quelque temps, les deux avions d'Arnoux et de Lacombe, sont partis pour leur ligne de départ. On voit des hélices tourner, pourtant, aucun pilote ne s'envole. Que se passe-t-il ?

D'abord retard officiel de vingt minutes par suite de l'encombrement de la piste. Arnoux devait partir à 15 h. 31' 44". Or, le matin même, la tuyauterie qui relie le raccord de la prise d'air comprimé sur l'avion avec le démarreur avait été crevée, par un coup de bélier sans doute. On ne l'avait pas réparée pendant l'arrêt car on comptait lancer le moteur à la main. Mais, rien à faire. Et après s'être époumoné sur l'hélice, il fallut remplacer la tuyauterie défaillante.

Lacombe, qui devait partir à 15 h. 35 minutes 34 secondes, voulant attendre son camarade, arrête son moteur ; quand il remet en marche, il a des demi-cercles et le vessie de changement de pas et décolle avec dix minutes de retard. Il boucle le premier tour de la seconde manche quand Arnoux part avec 32 minutes de retard. De ce fait, la moyenne de celui-ci tombe à 350 km.-h. Arnoux reprend l'allure de 408-410 km.-h., celle qu'il avait à la fin de la première manche ; mais le handicap est trop important pour être remonte, et Lacombe termine son vingtième tour bon premier, un quart d'heure avant Arnoux.

Voici donc le résultat de la quatrième Coupe Deutsch :

- 1<sup>er</sup> YVES LACOMBE, 389 km.-h. 462 ;
- 2<sup>e</sup> MAURICE ARNOUX, 369 km.-h. 590.

Nous félicitons bien cordialement Lacombe, pilote aux 4.000 heures de vol, de ce succès, ainsi que Maurice Arnoux et Raymond Delmotte. Bien que les résultats ne l'indiquent pas, la Coupe fut dure pour eux, cette année, car ils devaient se battre avec une mécanique réfractaire.

Evidemment, les temps actuels ne facilitent pas des travaux aussi délicats que la préparation de la Coupe Deutsch. Les graves et les vécus — légitimes, mais imprévus — ont jeté la perturbation dans l'organisation de 1936.

Et puis, qui nous permette en toute amitié de le dire : l'état d'esprit, l'instinct de défense n'est pas le même si l'on est menacé par d'autres concurrents ou si l'on est seul comme Renault le fut cette année.

Le résultat brutal, c'est que la moyenne de 389 en 1934, passa à 444 en 1935 et descendit à 389 cette année. Et, pourtant, jamais la construction « aéronautique » de Renault n'avait montré un pareil élan vers la perfection aérodynamique.

Il faut donc des concurrents à la Coupe Deutsch. Pour cela, faut-il modifier le règlement des « 8 litres » ?

Trois avis sont en présence : Les uns veulent conserver la formule car, disent-ils avec raison, on est loin d'avoir tiré le maximum de cette cylindrée.

Les autres déclarent que 8 litres, ça ne correspond à rien. Il faut doubler, admettre 16 litres pour que les constructeurs établissent des moteurs ayant quelques chances d'être commandés en série pour les chasseurs légers. Et puis, cela permettra d'accroître les performances, peut-être même de battre le record du monde de vitesse.

Certains, et non des moindres, repoussent ce point de vue utilitaire. Ils veulent du sport et de la concurrence. Un « 8 litres », c'est encore trop cher et trop difficile à faire. Il faut s'appeler Renault pour pouvoir en casser suffisamment afin de les mettre au point. Donc, démocratisons encore, diminuons la cylindrée, 6 litres, 4 litres même.

J'avoue que je suis incapable de dire qui a raison. Du point de vue purement technique, les défenseurs du 8 litres donnent des arguments valables. Du point de vue utilitaire, les 16 litres n'ont pas tort. Du point de vue sportif, les 4 litres tiennent le bon bout. Il suffit de savoir ce que l'on veut.

Mais si l'on adopte la première ou la seconde solution, il faudra amener des concurrents à participer à la Coupe.

Des 8 ou des 16 litres coûteront cher. D'autre part, notre industrie étant nationalisée ou en voie de l'être, il serait inadmissible que les bureaux d'études s'amusaient avec des avions de course alors qu'ils ont tant à faire avec la Défense Nationale. Regardez en Angleterre ; aucun constructeur n'a établi un avion nouveau pour la grande course Londres-Johannesbourg.

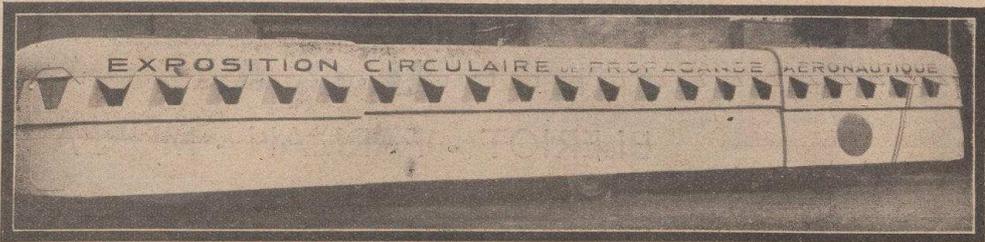
Il faudra donc que le Ministre désigne les usines qui devront participer à la Coupe Deutsch. Mais, c'est le Service Technique qui s'occupera de cela. Or, on sait que cette épreuve technique, pour l'avoir blessé dans son amour-propre, n'est pas très estimée à la Porte d'Issy. Et cela ne facilitera pas les choses.

Pourtant, notre intérêt certain est de continuer l'effort technique, entrepris, et qui a abouti à une Nouvelle Aviation. Alors, que faire ?

Pour le moment, nous nous contentons de poser le problème.

M. V.

Nous signalons que les Caudron-Renault, qui ont participé à la Coupe Deutsch, étaient munis d'hélices Italeri à pas variables, de vitrages en rhodoid soufflés, et que les hélices étaient en toile Avionne spéciale et les enduits étaient de l'Avialine-47, de Clément-Rivière.



La voiture-exposition en cours d'aménagement ; cette remorque, à éléments télescopiques, mesure déployée près de 20 mètres de long.

POUR FAIRE CONNAITRE L'AVIATION MARCHANDE

# L'Exposition Circulaire de Propagande Aéronautique a pris le départ pour une tournée qui durera un an

Organisée sous le patronage et avec le concours d'Air-France, de la Régie Air-Afrique et des « Ailes », cette Exposition visitera 105 villes réunissant 7 millions d'habitants

**H**IER mercredi a été présentée, sur la place de la Concorde, à de nombreuses personnalités de l'Aéronautique et à nos confrères de la presse, l'Exposition Circulaire de Propagande Aéronautique, dirigée par M. Hauet et patronnée par la compagnie Air-France, la Régie Air-Afrique et par « Les Ailes ». Quelques heures après cette présentation, l'Exposition a quitté la place de la Concorde et s'est mise en route pour Beauvais, première escale d'une tournée à travers la France, tournée qui durera un an.

L'idée de cette Exposition est due à M. Hauet. Celui-ci disposant de la très remarquable voiture qu'a conçue et réalisée M. Louvet a pensé à l'utiliser pour diffuser l'idée aéronautique à travers le pays et, plus spécialement, pour faire connaître aux populations l'effort et les résultats obtenus par l'Aviation marchande. Pour accomplir cette œuvre louable, la voiture a été aménagée en exposition ; de véritables petits stands ont été installés à l'intérieur par Air-France, Air-Afrique, la Fédération Aéronautique de France et « Les Ailes ». Air-France, en particulier, présente, dans cette exposition, de nombreuses maquettes des avions multimoteurs en usage sur ses lignes, des cartes, des panneaux statistiques, des dioramas, une abondante collection de photographies et, enfin et surtout, la reconstitution fidèle et en grandeur du poste de pilotage d'un gros avion de transport.

La voiture est, en réalité, une remorque qui tirera sur les routes de France une puissante automobile. De lignes élégantes et très modernes, cette remorque, construite selon les procédés en usage dans la cons-

truction aéronautique, a pour caractéristique essentielle d'être télescopique. Réduite, pour rouler, à une longueur de dix mètres, les parties extrêmes se déploient, au moyen d'un dispositif ingénieux, pour presque doubler cette longueur. Au repos, en effet, celle-ci est portée à 15 m. 80.

La voiture constitue donc déjà, à elle seule, une réalisation tout à fait intéressante ; l'Exposition qu'elle abrite ne l'est pas moins et connaîtra certainement, dans toutes les villes où elle passera, le plus vif succès.

Le programme de l'Exposition Circulaire de Propagande Aéronautique comporte, nous l'avons dit, un vaste circuit autour de la France. Plus de cent villes la recevront tour à tour ; sept millions d'habitants — sans compter ceux des agglomérations voisines seront touchés par la propagande. L'Exposition fera un séjour plus ou moins long dans chaque ville, suivant l'importance de celle-ci. En principe, la durée de ce séjour sera d'une journée par vingt mille habitants.

La Fédération Aéronautique de France a demandé à ses sociétés adhérentes de faciliter, dans toute la mesure de leurs moyens, le succès de l'Exposition. D'ailleurs, dans chaque ville où elle s'arrêtera, un stand sera mis à la disposition de l'Aéro-Club local pour sa propre propagande. Le prix d'accès à l'Exposition a été fixé à 1 franc. Sur le montant des recettes, une part sera prélevée au bénéfice des Caisses de Secours de l'Aéronautique.

M. Hauet dirigera personnellement l'Exposition Circulaire au cours de la longue tournée qu'elle entreprend. Pilote de tou-

risme, M. Hauet est bien connu dans les milieux aéronautiques alsaciens, où il exerça longtemps une excellente action de propagande. « Les Ailes » sont heureuses d'avoir collaboré à la réalisation de son Exposition dont l'intérêt est considérable.

Nous sommes également heureux que le concours très précieux de la compagnie Air-France, que rien de ce qui touche à la propagande aéronautique ne laisse indifférente, ait permis de donner à l'idée originale de cette Exposition Circulaire l'importance et l'ampleur qu'elle méritait.

Au début de la tournée, nous formons pour son succès les vœux les plus sincères. Ce succès, nous en sommes d'ailleurs persuadés, sera très grand.

## Les premières escales

L'Exposition Circulaire de Propagande Aéronautique s'est rendue à Beauvais aussitôt après la présentation de la place de la Concorde. Le programme des escales prévues, jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre, est le suivant :

Beauvais : jeudi 17 et vendredi 18 septembre.

Amiens : dimanche 20, lundi 21 et mardi 22 septembre.

Arras : jeudi 21 septembre.

Béthune : vendredi 23 septembre.

Lille : du dimanche 27 inclus au vendredi 2 octobre inclus.

La presse locale fera connaître le lieu exact où, dans chaque ville, stationnera l'Exposition Circulaire.

## LA ROUTE DES ETATS-UNIS

# Aller et retour sur l'Atlantique Nord

Merri! et Richman ont traversé une seconde fois l'Océan

**L**es aviateurs américains Dick Merrill et Harry Richman qui, les 2 et 3 septembre, avaient volé de New-York au Pays de Galles, ont tenté la traversée de l'Atlantique dans le sens opposé.

Le monoplane Vultee, baptisé *Lady-of-Peace*, à moteur Wright « Cyclone » 1.000 CV, a pris le départ lundi dernier 14 septembre, de la plage de Southport, située au nord de Liverpool, au bord de la Mer d'Irlande. Il était exactement 3 h. 03 du matin (heure d'été légale en Angleterre et en France) quand l'avion, chargé de 5.000 litres d'essence, effectua, dans la nuit, un décollage impressionnant.

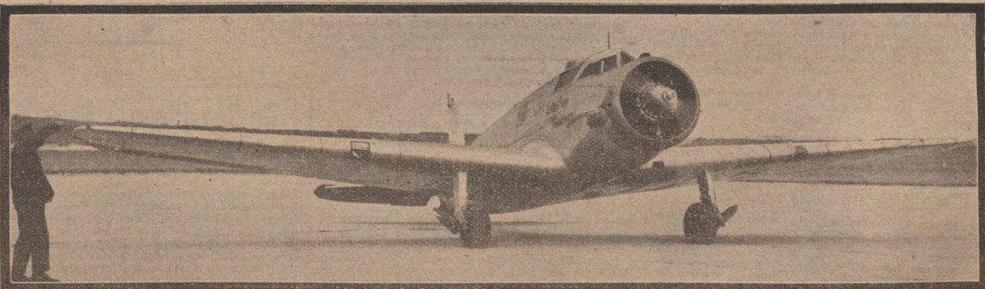
A 4 h. 10, l'appareil, ayant franchi la Mer d'Irlande, fut signalé au-dessus de Dublin, puis à 4 h. 55 sur les Iles d'Arad, au large de l'Irlande ; à ce moment, il volait assez bas. A 6 h. 15, il avait parcouru

965 km. et à 9 h. 07, un message des aviateurs situait leur position à 1.865 km. de leur point de départ. Le voyage paraît s'être poursuivi normalement jusqu'à 16 h. 05, Merrill et Richman lançaient, par T.S.F., un « O.K. » rassurant. A 18 h. 50, le Vultee était signalé au-dessus de Heart's Content et à 18 h. 05 sur le Cap Race.

Malheureusement, à ce moment, les difficultés commencèrent. D'après certaines dépêches, les conditions atmosphériques étaient mauvaises à Terre-Neuve ou régnait une véritable tempête à laquelle l'avion dut se heurter. On dit qu'il tourna pendant un quart d'heure dans les parages d'Hamilton Bay avant de prendre la direction de Musgrave Harbor qui est à quelque 200 km. à l'Ouest de Saint-Jean-de-Terre-Neuve. En tout cas, quelle que

soit la cause de cet atterrissage prématuré, le Vultee dut se poser près de Musgrave Harbor, sur un terrain marécageux, aussi peu propice que possible, ou il capota. Il était 20 h. 47 (heure d'été légale). Dans ce capotage, l'avion fut sérieusement endommagé. Le raid finissait là...

Le Vultee est incontestablement un fameux appareil qui justifiait la confiance de son équipage. « Ce que je crains le plus, confiait Dick Merrill à un de nos confrères, le matin du départ, c'est le décollage. Une fois décollé, je suis certain que la *Lady-of-Peace* nous conduira à New-York. Ces prévisions, cependant, en dépit de la qualité du matériel et de la valeur de l'équipage, ne se sont pas réalisées. La traversée de l'Atlantique-Nord, dans le sens Europe-Amérique, sont certainement très dures. C'est réellement un exploit merveilleux qu'ont accompli Codos et Rossi en réalisant la double traversée de l'Atlantique, sur le Blériot 110, monomoteur Hispano-Suiza, une première fois de New-York à Ravak (5-7 août 1933), une seconde fois de Paris à New-York (27-28 août 1934) et cet exploit, renouvelant dans sa deuxième partie celui de Costes et de Bellonte (2-3 septembre 1930), reste sans précédent.



L'avion Vultee, à moteur Wright « Cyclone » de 1.000 CV. « Lady-of-Peace », utilisé par les Américains Richman et Merrill.