d'intérêt national. Par contre, certaine ligne aérienne empruntant le parcours d'un très bon train de nuit, sera supprimée. Des adjudications sont en cours, mais les résultats n'en seront pas connus avant quelques semaines.

AVIATION PRIVEE

AVIATION MILITAIRE

M. Haig nous parle encore des aéro-clubs en Australie. Chaque ville importante dispose d'un club qui reçoit du Gouvernement 20 livres (1.600 fr.) par brevet passé à ce club. Ce qui permit, au cours de ces trois dernières années, de former 160 pilotes qui accomplirent 8.500 heures de vol. Le Gouvernement accorde, en outre, aux clubs une somme pouvant s'élever jusqu'à 24.000 fr. par an, pour assurer le fonctionnement de ces organisations, si le club considéré totalise plus de 600 heures de vol dans ce laps de temps.

C'est une solide base de préparation à l'Aviation militaire.

L'Air Force australienne compte 100 officiers, 600 pilotes, plus une réserve de 360 officiers et 220 pilotes.

Tel est, rapidement brossé, le tableau que nous présenta M. Haig, Ajoutons que celui-ci, en terminant, nous a parlé du vol mémorable accompli par de Verneilh et Dévé en Australie et d'Australie jusqu'à Nouméa. M. Haig a rendu hommage à ces pionniers qui ont laissé là-bas une impression plus vive, et servi mieux la France, qu'on ne l'a cru en général, ici.

Jean ROMEYER.

LES GRANDES EPREUVES

Pour la Coupe Deutsch, un Potez se qualifie

Piloté par Lemoine, le premier Potez destiné à la Coupe Deustch a satisfait aux épreuves qualificatives de vitesse, de décollage et d'atterrissage.

DIMANCHE dernier, 15 avril, un premier appareil destiné à la Coupe Deutsch de la Meurthe s'est brillamment qualifié, piloté par Lemoine. Il s'agit du monoplan Potez type 53-2 à moteur Potez type 9-Bb.

On connaît la nature des épreuves de qualification : décollage à 550 mètres de deux fils tendus à un mètre du sol et séparés l'un de l'autre de 50 mètres; atterrissage à moins de 550 mètres de ces fils; vol de 500 km. à une moyenne d'au moins 250 km.-h.

Lemoine a aisément franchi l'obstacle, au-dessus duquel il est passé à environ six mètres de haut; il a atterri à 347 m. 40 de cet obstacle. Le parcours des 500 km. a été effectué entre 17 h. 23 min. 07 sec. et 19 h. 01 min. 55 sec. 1/5, soit à la vitesse moyenne de 303 km.-h. 450. La tentative a eu lieu sur le circuit de 50 km. : Villacoublay - Chartres - Villacoublay; elle fut contrôlée par MM. Kiriloff, Espinat, Millet et Baubois et chronométrée par M. Legrain.

Le second appareil Potez est encore à Meaulte mais ses essais semblent devoir être prochains. Celui-là participera à la Coupe Deutsch piloté par Georges Détré, le vainqueur de l'an dernier.

Chez Caudron, on travaille ferme à l'achèvement des trois appareils qui prendront part à la Coupe. En attendant, les trois pilotes auxquels ils sont destinés — Delmotte, Maurice Arnoux et Monville, ce dernier arrivé depuis peu de Sidi-Belabbès — s'entraînent à Guyancourt sur le biplace « grand sport » dérivé de l'avion type Coupe Deutsch 1933. Nous parlons de cet entraînement à la rubrique des aérodromes.

En Angleterre, le pilote-constructeur Comper poursuit les essais du monoplan avec lequel il courra à Etampes : c'est un petit monoplan à aile surbaissée qui semble devoir être beaucoup plus « vite » que le Comper-Swift de l'an dernier.

La participation de Farman reste douteuse. Les journaux de Rome ont confirmé le forfait italien. On ne sait pas encore si le moteur Régnier 6 cylindres courra la Coupe Deutsch sur un avion Caudron ou sur le nouveau monoplan Payen dont on est sans nouvelles.

Quoi qu'il en soit, la Coupe Deutsch entre dans la période active de la préparation.

Voici une des premières photographies du nouvel avion de transport Avro 642 pour seize passagers. Cet appareil, d'une puissance de 920 CV., a effectué de belles performances réalisant, au sol, une vitesse de 257 km.-h. et de 240 km.-h. à 3.000 m. ; sa vitesse minimum n'est que de 64 km.-h. En utilisant les deux moteurs Armstrong-Siddeley « Jaguar ») 1.900 tours-minute, soit à la puissance de 325 CV., régime économique de croisière, il vole à plus de 217 km.-h. Le monoplan Avro 642 va être utilisé sur les lignes intérieures du réseau britannique.

LES CONFERENCES DES AMBASSADEURS

Willy Coppens et René Fonck

Une série de conférences sur l'Aviation ont été organisées au Théâtre des Ambassadeurs par le Comité des Œuvres Sociales du Ministère de l'Air. La plus récente de ces conférences eut lieu jeudi dernier; elle fut faite par Willy Coppens de Houthulst et consacrée au roi-aviateur Albert Ier. Le conférencier, as des as belges de l'Aviation de guerre, fut présenté par René Fonck, as des as français. Notre collaborateur Edmond Blanc nous rapporte ici quelques émouvantes anecdotes évoquées ou précisées par les deux orateurs.

WILLY COPPENS et René Fonck, les deux grands virtuoses des nations-sœurs, ont pris la parole aux Ambassadeurs. Celui-ci a présenté celui-là, encore qu'aucun d'eux n'ait besoin qu'on établisse son identité morale devant le public. Ce procédé de présentation n'est qu'un excellent artifice pour ouvrir plus large la porte de l'Amitié et l'horizon des confidences, et s'il nous a permis de goûter le spectacle d'une affection fraternelle, il nous a permis aussi de mieux connaître Willy Coppens, venu là non pour parler de soi, mais de son noble et regretté souverain, le roi Albert Ier.

Le magnifique effort belge

De la sorte, René Fonck put nous retracer, avec toute l'admiration chaleureuse et la gratitude qui convenaient, l'effort de l'Aviation belge durant les « années terribles ». Nous avions, certes, peu d'avions en 1914. Dix douzaines tout au plus. Chez les Belges, on n'en comptait guère que vingt capables de servir.

Mais si, en 1915, on ne trouvait que cinq escadrilles belges sur le front des Flandres, quatre ans plus tard, il y en avait dix-huit. Effort méritoire, car l'Aviation du roi Albert n'avait point d'usines à sa disposition.

Elle restait tributaires des constructeurs étrangers, qui réservaient, tout naturellement, les meilleurs lots d'appareils et les premiers prêts à la défense de leur pays.

Alors que nous avions déjà des Spad 200 CV., eux se contentaient d'Hanriot ou de Nieuport de 120 CV seulement. Fonck raconte qu'un jour, Thieffry le consultait pour installer à son bord une deuxième mitrailleuse... Il fallait suppléer au défaut de vitesse par un excès d'armement. « Ce sera trop lourd, lui dit Fonck. Je vous conseille, si vous y tenez, de supprimer une part de votre provision d'essence. » Ainsi fit Thieffry, qui, bientôt, totalisa dix victoires.

Le chasseur de saucisses

Fonck nous dit, d'autre part, au sujet de Willy Coppens : « Je vais vous conter deux petites histoires parce que je sais que lui ne vous les racontera pas. »

Fonck n'est pas un orateur. Il le sait et ne s'en soucie point. Il parle en toute sincérité, en phrases brèves, hachées même. Il n'est pas avocat. Il fut homme d'action. Il parle sans notes, ce qui prouve qu'il n'est pas embarrassé pour trouver des suiets de conversation.

Il nous apprend que Willy Coppens se spécialisait dans l'attaque des ballons captifs. Jeu dangereux qui obligeait à voler bas et près d'un objectif pour lequel, au sol, une défense redoutable était organisée. Willy Coppens faisait donc des ravages dans le monde des drachen. Les Allemands, désespérant de pouvoir l'abattre, eurent l'idée de lui tendre un piège. Ils installèrent à bord d'une saucisse une charge importante d'explosifs qu'on ferait sauter au bon moment lorsque approcherait Willy Coppens, la charge étant prévue pour détruire tout assaillant dans un rayon de 200 mètres. Mais ils prévoyaient la manœuvre pour le moment où la saucisse se trouverait à bonne hauteur.

Grosses émotions

Il se trouva que Willy Coppens veillait et attaqua la saucisse dès le début de son ascension. Il l'abattit et toute la charge détonante accomplit ses violences au sol. Les Allemands, y compris les généraux d'Etat-major convoqués pour jouir du spectacle, durent s'enfuir s'ils en eurent le temps.

Un autre jour, notre chasseur aperçoit deux drachen. Il pique sur le premier avec tant d'ardeur qu'il dépasse ses intentions et heurte ses roues à la paroi du ballon, qui s'enfonce sous le choc et fait frein. L'avion de Coppens roule sur le côté. Par bonheur, il se trouvait équipé d'un moteur rotatif qui voulut bien repartir de très bonne grâce quand le pilote remit les gaz. Plus tard, Coppens avoua qu'il « avait eu chaud »! Cela se passait au-dessus de la forêt d'Houthulst et c'est pourquoi le roi Albert Ier nomma le vaillant chasseur chevalier d'Houthulst.

— Cela me fit autant plaisir qu'à lui-même, ajoute Fonck.

Willy Coppens nous parle de son Roi

Willy Coppens parla du roi Albert Ier. Il rappela les débuts du prince héritier, recevant, en 1907, le baptême de l'air en ballon libre à l'insu de Léopold II, qui « n'aimait pas ça ». Deux mois avant de monter sur le trône, il fit une ascension avec M. de la Vaulx dans un dirigeable Zodiac et rentra se faire mettre aux arrêts. La guerre vint. En toutes circonstances, dans les airs comme sur la terre, il donna l'exemple, allant jusqu'à voler en « cage à poule » sur le front des Flandres, parmi une patrouille de chasseurs belges que menait le Commandant Jacquet.

La reine Elisabeth montrait elle-même, en ces temps cruels, beaucoup de courage. Elle vola avec Henry Crombez et lui demanda même de lui faire goûter les charmes d'une descente en vrille, ce qui, en 1918, pour une souveraine, partait d'un assez joli sentiment.

Après la guerre, Albert Ier vola beaucoup en Afrique du Nord. Il y a dix ans, il accomplit, en un jour et demi, le voyage de Casablanca à Bruxelles, où il fut ensuite le premier passager de La Cierva dans son autogire.

Au chevet d'un blessé

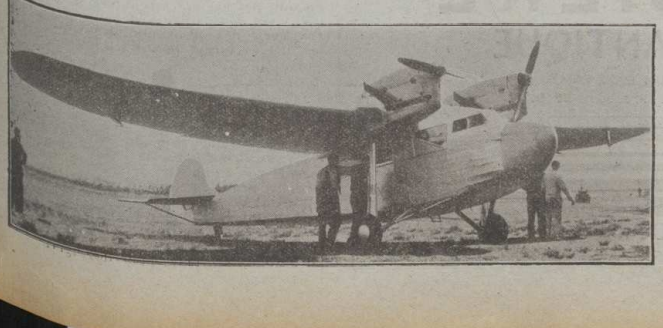
Cette causerie émouvante remplirait un petit livre (1). Elle fut, par endroits, illustrée d'anecdotes fort pittoresques, mais nous voulons surtout ici traduire de notre mieux l'impression profonde que nous laissa Willy Coppens de cette grande figure que fut l'aviateur Albert Ier. Son courage n'avait d'égal que sa bonté, bonté éclairée, bonté spontanée que Willy Coppens évoqua si bien en retraçant ses souvenirs. Grièvement blessé, il apprécia, à l'ambulance, l'affection du souverain dans une minute fugitive mais inoubliable où ils restèrent l'un en présence de l'autre, dans une atmosphère sensible et fraternelle.

Et c'est pour cela qu'à nos yeux, l'ombre du roi des Belges restera pleine de lumière.

Edmond BLANC.

(1) Une plaquette sera vraisemblablement publiée par les soins de M. René Corbin.

Le commandant Wackett a construit, à Sydney, ce monoplan qui est destiné au fameux pilote australien Sir Charles Kingford-Smith. L'appareil ressemble à un Fokker « Universal » ; avec deux moteurs « Gipsy » ou « Hermès » il peut emmener six passagers



Modèles Réduits

LE CONCOURS DE MODELES REDUITS DES AERO-CLUBS BERGERON

Le dimanche 15 avril, s'est déroulé, à Vincennes, sous un ciel radieux, le concours des Aéro-Clubs Bergeron; trente-cinq appareils, sur quarante-cinq inscrits, prirent le départ. La plupart des modèles présentés étaient d'une conception parfaite et habilement réalisés.

C'est M. Henri Joguet, de l'école Bréguet, qui enleva le premier prix de la catégorie avions avec un vol de 35 secondes; se classent ensuite : 2e prix, M. André Nottin, également de l'école Bréguet (27" 3/5); 3e prix, M. Guy Fréville (23" 1/3); 4e prix, M. Jacques Magnin (22").

Catégorie planeurs : 1er prix, M. Henri Jourdain, du lycée Janson-de-Sailly (1'26"); 2e prix, M. Robert Guillemard (1' 3").

Le prix d'élégance a été gagné par M. Pierre Legros.

A L'ESCADRE DE LA « ROSE-DES-VENTS »

La réunion organisée à Châteaufort, entre quelques engagés à la Coupe Bergeron, a eu lieu, l'autre dimanche, sous la présidence de M. Tulliez.

MM. Joguet, Nottin, Fréville, Guillemard et Legros, membres de l'Escadre, se sont brillamment classés à cette compétition.

Une réunion expérimentale est prévue pour dimanche matin, 22 avril, à Issy-Les Moulineaux.

MM. Thulliez et Denoës se sont inscrits au concours de l'Aéro-Club de Normandie ; ils étaient assistés du Président de l'Escadre, qui s'est rendu à Rouen à cette occasion.

AU CLUB AERONAUTIQUE FRANÇAIS DE MODELES REDUITS

Malgré le temps incertain, la séance du dimanche 8 avril a réuni sur le terrain une trentaine de constructeurs-amateurs. De très beaux vols ont été réussis; M. Degler a présenté un appareil, d'une conception très originale, qui sera prochainement au point.

La réunion prévue pour le 22 avril aura lieu sur le terrain de Vincennes; elle se déroulera à partir de 15 heures.

Tous les membres du club ont été invités à participer, le 15 avril, au Concours de l'Aéro-Club de Normandie, dont *Les Ailes* rendront compte ultérieurement. Ce concours a mis en ligne des appareils intéressants.

AMATEURS, DEBUTEZ AVEC UN MODELE PARFAIT...

L'ALBATROS

gagnant de la Coupe Wakefield et, en 1933, du « Grand Prix Dreyfus » de 1000 fr. par un amateur français. Jeu de pièces, dessins, notice, 175 fr. L'avion prêt à voler 400 fr. franco, contre remboursement. Démonstration et brochure gratis.

WARNEFORD

(Gagnant de la Coupe des « Ailes »),

25, rue du Pont-Colbert, Versailles.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France