



1 : Delmotte devant son Caudron-Renault. — 2 : Les concurrents avec Mlle Deutsch de la Meurthe et M. Pierre Cot. — 3 : M. Henry Potez présente son avion à M. Cot.

APRES LA GRANDE EPREUVE

Quelques réflexions sur la Coupe Deutsch

La Coupe Deutsch de la Meurthe a pris fin sur un beau et double succès technique. Le véritable intérêt de l'épreuve, c'est que les avions vainqueurs représentent une formule qui a son application dans d'autres domaines que la course. Les progrès réalisés, dans la cellule et le moteur, seront utilement mis à profit par toute l'Aviation.

Le premier enseignement de la Coupe Deutsch, c'est d'avoir montré à l'évidence que la liberté de construction était la condition nécessaire et suffisante pour faire des progrès techniques rapides. Nous le disons sans aucune acrimonie envers les Services Techniques; ils sont, du reste, entièrement de notre avis. Si l'on avait dû se plier aux exigences administratives de l'Etat, ce n'est pas en trois mois que René Caudron, par exemple, aurait pu sortir l'appareil de Delmotte.

Cette grande liberté n'a, du reste, pas été mal employée. Nos constructeurs redoutent trop l'accident pour ne pas faire tout ce qui est humainement possible afin de l'éviter. Et ce n'est pas parce que l'Etat aurait mis le nez dans les calculs que les épures auraient été mieux faites. On a dit que la préparation avait été insuffisante. Ce n'est pas notre avis. Pour raisonner sur des chiffres, il suffit d'examiner les moyennes réalisées par Détré et par Delmotte. Des avions qui totalisent 2.000 km. en bouclant leurs tours à quelques secondes près, sont des appareils au point. La régularité de Delmotte du sixième au dixième tour, sur 400 kilomètres, a été supérieure à 3 pour 1.000. Décemment, on ne peut demander mieux à un avion de course soumis à des influences atmosphériques. Bien sûr, on peut tirer davantage de ces petites machines, sinon ce serait nier tout progrès. Mais c'est là un travail de longue haleine, autre que celui qui consistait à préparer la Coupe Deutsch de 1933.

Au point de vue aérodynamique, le Potez et le Caudron correspondent à deux formules bien différentes.

Le Potez 53, dû au grand talent de M. Coroller et de son adjoint pour le moteur, M. Ménérier, est un ensemble entièrement étudié par la firme. C'est ce que l'on nous permettra d'appeler, pour faire image, un avion « massif ».

On n'a pas hésité à employer un moteur en étoile, malgré son maître-couple important. Mais on l'a soigneusement disposé dans un capot Naca, et on l'a caréné par un fuselage bien galbé. On n'a pas cherché non plus la meilleure position des ailes par rapport au fuselage; mais on a évité les décollements et conservé la sustentation en amortissant progressivement l'intersection aile-fuselage par une carène type « Karman ».

En somme, on a guéri les maladies de l'avion par des médicaments appropriés. Le résultat, la seule chose qui compte, est magnifique.

Le Caudron est un avion « pur ». C'est un animal de race. A voir ses lignes géométriques et simples, on sent que les filets d'air doivent épouser les formes de très près. Avec son profil biconvexe, le Caudron trace sa trajectoire en déplaçant le minimum d'air, juste ce qui est nécessaire à sa sustentation. Et l'on pense au nageur de vitesse qui « crawl » dans l'eau, sans faire de vagues.

L'expérience et la technique de René Caudron, la science et le sentiment du « beau » de Marcel Biffard — un vieil ami que nous sommes heureux de féliciter ici pour l'amour qu'il a de son métier et l'effort incessant qu'il produit depuis des années — ont permis de concevoir et de réaliser une des plus intéressantes machines que nous connaissions.

Car, que l'on ne s'y trompe pas, que l'on ne dise pas « les appareils de la Coupe ne sont que des avions de course; ils n'ont aucune utilité pratique ». Ce serait une erreur. Les solutions qui ont été découvertes et appliquées sont valables pour d'autres machines. Et il ne faudrait ni beaucoup augmenter la surface, ni modifier les profils pour rendre ces avions pratiquement utilisables. Les performances seraient sans doute moins tendues, mais elles dépasseraient tout de même nettement ce que l'on a fait jusqu'aujourd'hui.

Il faut songer que Delmotte a parcouru 2.000 km. à 316 km. à l'heure en n'utili-

sant guère plus de 150 CV et en dépensant 20 litres aux 100 km.

On cherche des appareils économiques d'entraînement à la chasse. Les avions de la Coupe, avec de très légères modifications, répondent à cet emploi. On veut des avions triplaces qui dépassent le 400 à l'heure. Les avions de la Coupe peuvent servir de base d'étude.

Il faut aussi examiner cette question des décollages et des atterrissages qui a fait couler tant d'encre. Les départs, à pleine charge, ont été pénibles, mais pas plus que les départs des avions « Grand Raid »; c'est évidemment le point qui a été le plus sacrifié; les appareils furent étudiés pour le vol; les hélices furent adaptées pour la vitesse. On ne peut pas tout avoir. Et si, au sol, les allures furent lourdes et gauches, quelle maîtrise en plein ciel! Du reste, nos maîtres, les oiseaux, se heurtent aux mêmes difficultés. Un vautour ne décolle pas du premier coup; il choisit une petite butte, il court au sol lui aussi; il est lourd et gauche.

Et nous en arrivons aux conditions techniques de la prochaine coupe. Bien entendu, liberté absolue, cylindrée limitée à huit litres. Ne rompons pas l'effort. Nous sommes loin d'avoir tiré le maximum de la formule. Avions et moteurs peuvent encore se perfectionner. Doit-on imposer des épreuves techniques permettant de vérifier les qualités de décollage? A notre sens, non.

Ne compliquons pas les choses. Ne perdons pas de vue le but : la vitesse, ni le moyen : la liberté. Aux constructeurs de prendre leurs responsabilités. Du reste, le règlement, fort judicieux, permettait à ceux qui ne voulaient pas décoller pleine charge de faire des ravitaillements intermédiaires.

Doit-on faire les épreuves de qualification avec la pleine charge? Non, car la Coupe n'aurait plus de raison d'être. Restons donc dans la formule actuelle, elle est excellente.

M. V.

Le Potez 9 cylindres

Après l'avion qui fut présenté ici, en détail, il convient de connaître le moteur qui a permis à Georges Détré d'enlever la Coupe Deutsch.

Le moteur qui conduisit Détré à la victoire est le nouveau Potez 9-B, construit spécialement pour la Coupe Deutsch, et derrière lequel l'avion a été construit; car, dans le cas des Potez 53, c'est le gabarit du moteur qui a conditionné tout le dessin de l'avion.

Le 9-B est un 9 cylindres en étoile, à refroidissement par l'air, de 8 litres de cylindrée, 98 d'alésage et 117 de course; compression volumétrique, 6/1; poids à vide, complet, 170 kg.; diamètre maximum, 950 m/m; suralimentation de 1,45 par compresseur centrifuge multiplié de 11,5 à 1, c'est-à-dire tournant à 28.000 tours pour le régime moteur de 2.500 tours, correspondant à la puissance maximum de 310 CV; allumage par magnétos Voltex-Aviation RB.

Le moteur 9-B dérive directement du 9-A de 9 litres 75 de cylindrée par réduction des cylindres et montage d'un compresseur avant le moteur au sol.

On considère que le 9-A développe 180 CV à 2.000 tours, on voit que la puissance du 9-B, dans les mêmes conditions de régime et de pression moyenne effective, aurait varié comme le rapport des cylindrées et n'aurait pas dépassé 150 CV. Or, le moteur de course en fait plus du double, pour un poids au cheval de 550 gr. Cette constatation simpliste indique bien l'effort technique accompli par les ateliers Potez-Moteur, dans la recherche des hauts rendements.

En regard au gavage, le taux de compression réel doit être très élevé, et a nécessité l'emploi d'un carburant spécial; mais tous les moteurs de course en sont là et, du reste, ne s'en portent pas plus mal. Seul, le pilote peut-être déplorer les échappements de gaz éthylés. Le carburant a été fourni par Shell; l'huile était de la Mobiloil.

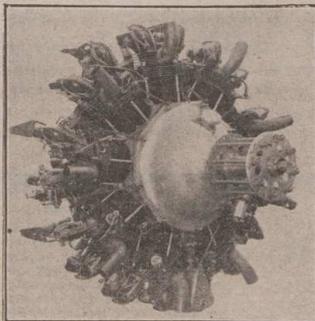
Il faut remarquer que le Potez 9-B ne com-

porte pas de réducteur; on y a gagné en simplicité et en légèreté; le rendement de l'hélice Levasseur, en vol normal, c'est-à-dire à une vitesse de translation élevée, a été convenable; mais il est certain que les décollages ont été plus difficiles qu'avec une grande hélice, tournant lentement. Là, c'est la surface du cercle balayé par le propulseur qui détermine la force de traction.

Les décollages à pleine charge de Lemoine et de Détré ont été longs, mais se sont bien effectués; ils ont donc donné raison aux ingénieurs. Pour une première sortie en public, le Potez 9-B s'est remarquablement comporté, et Détré a tourné comme un horloge sur le circuit de 100 km. Un essai d'endurance au banc, reproduisant les conditions de la course et effectué pour mesurer les consommations d'essence et d'huile, avait du reste déjà montré la bonne tenue de tous les organes.

Le refroidissement du moteur dans son capot Naca n'a donné lieu à aucun ennui; la température des culasses, à la puissance maximum, ne dépasse pas 250°, ce qui est une bonne valeur.

Le résultat de la Coupe Deutsch n'implique pas forcément un triomphe total du moteur



Le moteur Potez, type Coupe Deutsch

en étoile et du refroidissement par l'air. Il signifie que cette formule a été bien appliquée et cadre encore avec les besoins actuels; il est possible que, pour de plus hauts rendements, on soit forcé de recourir à une circulation de liquide pour transporter les calories. Du reste, il est plus facile de refroidir un petit cylindre qu'une « grosse marmite ». C'est une question de surfaces extérieures par rapport au volume.

Quoi qu'il en soit, on peut féliciter Henry Potez d'avoir fait cet effort technique, qui est remarquable à tous les points de vue. Le moteur 9-B, utilisé à une puissance moindre, constituera un remarquable groupe pour l'Aviation pratique. C'est là un des principaux intérêts de la compétition sportive pour une industrie, et le vieux dicton : « Qui peut le plus, peut le moins » est toujours vrai.

Parlons maintenant de la Coupe Deutsch 1934

Les enseignements de la première épreuve doivent être mis à profit pour la prochaine Coupe Deutsch de la Meurthe, au double point de vue de la réglementation et de l'organisation matérielle.

Huit jours après la Coupe Deutsch de la Meurthe, quand sont un peu calmés la fièvre de la compétition, l'enthousiasme qu'ont provoqué ses résultats, il est permis de faire le point de l'épreuve. Essayons de tirer quelques conclusions.

CHACQUE ANNEE...

Discutée avant d'être éprouvée, la formule de la Coupe Deutsch ne l'est plus

aujourd'hui. On admet que l'épreuve est extrêmement intéressante, qu'elle a fourni des enseignements techniques précieux et qu'il convient de poursuivre l'effort commencé. Le règlement général de l'épreuve dit que celle-ci sera courue au moins tous les deux ans. A notre sens, la Coupe doit être courue tous les ans, si l'on veut que les techniciens n'interrompent pas leurs recherches, si l'on veut que le magnifique élan qu'a déclenché la Coupe soit entretenu et développé. C'est là, d'ailleurs, semble-t-il, l'avis des organisateurs, en particulier celui de M. Louis Hirschauer : la deuxième épreuve de la Coupe Deutsch doit être courue en 1934.

LE REGLEMENT TOUT DE SUITE !

Autre point important sur lequel tout le monde est également d'accord : la nécessité de publier immédiatement le règlement particulier à 1934. Cela est d'autant plus facile qu'aucune modification importante ne paraît s'imposer. Pour avoir une base de comparaison valable, pour pouvoir mesurer les résultats de 1934 avec ceux de cette année, il faut évidemment que les conditions de l'épreuve soient les mêmes. Ne touchons donc ni à la cylindrée, ni au parcours de 2.000 km. — en conservant la clause des escales facultatives —; ne restreignons pas surtout la liberté des constructeurs.

RESTONS A ETAMPES

Le lieu de la course? Quoi qu'on ait dit d'Etampes-Mondésir, si ce terrain n'est pas parfait, c'est encore le meilleur de la région parisienne pour une compétition de ce genre. Car si la piste de départ est importante, la nature du circuit l'est tout autant. A cet égard, il est indispensable de faire courir la Coupe au-dessus des plaines de la Beauce à une époque où les blés ne sont pas encore poussés. On a suggéré d'utiliser la Craie, les pistes d'Istres ou l'aérodrome de Marignane. Nous pensons que la décentralisation de l'épreuve n'est pas souhaitable, ne serait-ce que pour les essais préliminaires. Les constructeurs participeraient d'autant plus facilement à la course, ils pousseront d'autant la mise au point du matériel que l'aérodrome choisi sera plus près des usines. Notre avis est net : la Coupe Deutsch doit être disputée dans la région parisienne et le mois de mai, pour plusieurs raisons, semble devoir être préféré.

LE DELAI DE 15 JOURS

On a dit aussi qu'il conviendrait, par mesure de sécurité, d'augmenter le délai de quinze jours entre l'épreuve de qualification et la course elle-même. Est-ce désirable? Nous ne sommes pas éloignés de partager les vues d'un constructeur qui nous a assuré que cela ne servirait à rien. Jusqu'à la dernière minute, on modifiera les appareils d'après le résultat des essais successifs et, contrairement au but recherché en augmentant le délai, on sera amené, la concurrence aidant, à demander le maximum aux matériels et, par conséquent, à réduire leur sécurité. En même temps qu'on ne diminuera pas le danger, on augmentera les dépenses de la préparation... Quinze jours, trois semaines au plus semblent être suffisants.

(Voir la suite en page 18).



Le pilote anglais Comper

La Coupe Deutsch de 1934

(Suite de la page 13)

VITESSE MINIMUM

D'une déclaration faite par M. Hirschauer à L'Auto, l'animateur de la Coupe Deutsch semble pencher pour exiger une vitesse minimum supérieure à 200 km-h. dans la prochaine épreuve de qualification. Pourquoi ? A notre sens, il ne faut ni forcer le progrès, ni éliminer d'avance des appareils nouveaux qu'il est intéressant de voir dans la compétition même s'ils ne sont pas les plus rapides. Personne ne s'est plaint de la participation du Comper-Swift à la course du 29 mai ou cependant sa victoire n'était possible qu'en cas de défaillance de ses deux concurrents. L'élimination des appareils relativement lents ne serait désirable, à notre sens, que dans le cas où le nombre des engagements serait très élevé. Cette éventualité peut être retenue, évidemment, pour l'an prochain.

LA NATIONALITE

A propos du Comper-Swift, personne n'a fait remarquer jusqu'ici l'anomalie de sa position parmi les compétiteurs français. Le pilote Comper est Anglais ; son matériel, avion et moteur, étaient anglais à 100 pour 100. Pourtant, l'appareil était peint en bleu — couleur sportive de la France — et s'il avait gagné, c'est l'Aéro-Club de France qui aurait remporté la Coupe-Challenge comme elle la remporta avec la victoire de Détré. En effet, le concurrent régulièrement engagé n'était pas Comper mais un touriste algérien M. Averseng. Officiellement, le constructeur Comper n'était que le pilote de M. Averseng, ce qui explique que le petit monoplane ait couru sous les couleurs françaises. Ne pourrait-on, la prochaine fois, modifier, dans un sens plus conforme à la logique, l'attribution de la nationalité ? Si Comper avait gagné, c'eût été, en vérité, une victoire britannique et c'est le Royal Aéro-Club qui aurait dû détenir le challenge.

INVITATIONS OU ENTREES PAYANTES ?

L'organisation technique de la Coupe Deutsch a été, cette année, excellente. L'organisation matérielle a été moins bonne. On peut se demander, d'ailleurs, si le caractère d'une épreuve essentiellement technique comme la Coupe Deutsch se prête à des entrées payantes... Quand on fait payer quelque chose au public, il faut lui donner cette chose. On n'a pu le faire le dimanche et toute une organisation, coûteuse et pleine de difficultés, a été montée pour rien. La Coupe a eu lieu le lendemain mais elle aurait pu être remise de jour en jour assez longtemps. Le remboursement de toutes les cartes se fut imposé.

Le spectacle d'une course d'avions rapides vaut cependant la peine d'être payé. Il ne fut pas, le 29 mai, ce qu'il aurait pu être parce que le nombre d'avions en course était trop restreint et, de ce fait, les passages étaient trop espacés. Mais s'il y avait eu seulement huit avions, le spectacle eût été passionnant. Ce chiffre sera probablement dépassé l'an prochain.

AVIS AU PUBLIC

Que la Coupe Deutsch de 1934 comporte des entrées payantes ou qu'elle n'en comporte pas, l'Aéro-Club de France répondra aux vœux du public en affichant, en plusieurs lieux de Paris et dans les grandes villes situées dans un rayon de 200 km. autour d'Etampes, un avis précisant que la course a lieu ou non. Une quantité de gens se sont inutilement dérangés l'autre dimanche alors que le lundi beaucoup sont restés chez eux parce qu'ils ignoraient que le départ avait été donné. Les concours des postes d'émission de T.S.F. pourrait être utilement demandé.

MANGER... ET S'ASSEoir !

Des petits détails d'ordre matériel pourront également être l'objet d'une révision nécessaire : notamment la qualité des haut-parleurs et celle, des repas servis au buffet. Le buffet a été au-dessous de tout. Il faudra également comprendre que les visiteurs qui ont payé vingt francs pour avoir accès au terrain peuvent prétendre à une chaise. Les sièges abondaient le dimanche mais le lundi, on ne pouvait guère s'asseoir que sur l'herbe huileuse de la piste. Quant aux « garages », il vaut mieux n'en point parler.

Cela dit, rendons hommage, une fois encore, à l'Aéro-Club de France qui en organisant la Coupe Deutsch de la Meurthe a bien servi l'Aviation et est resté dans la véritable voie de ses attributions. On souhaite que le brillant succès de l'épreuve incite à en organiser d'autres, dans des domaines différents, où l'attrait et les enseignements d'un concours contribueront à provoquer de nouveaux progrès techniques.

G. H.

SUR LES AERODROMES

A Villacoublay

(Semaine du 29 mai au 3 juin)

Après un début de semaine assez maussade, le vent d'est et le soleil sont cependant venus nous apporter des belles journées en fin de semaine, ce qui a permis un peu d'activité.

CHEZ BERNARD. — Après un dégroupage de moteur, Assolant a, de nouveau, volé sur le Bernard « Grand Raid », et est parti avec cet appareil pour Istres, où des essais en charge doivent de nouveau avoir lieu.

CHEZ COUZINET. — L'« Arc-en-Ciel » a été entièrement démonté et redescendu à l'usine, en vue d'une révision générale et certaines transformations. Il sera ensuite remonté à Villacoublay et pourra reprendre le cours de ses exploits.

CHEZ BLOCH. — Tous les éléments du B.N.-5, bimoteur Gnome et Rhône K-14, sont maintenant arrivés au terrain. La maison Bloch doit fonder de gros espoirs sur cet appareil, car elle accorde un soin tout particulier au montage de l'avion.

CHEZ MATHON. — Lasne a fait quantité de vols, dits de sécurité, sur des N-62 de la Marine. Cela en vue des vols de contre-réception qui doivent avoir lieu incessamment, effectués par des pilotes de la Marine.

CHEZ HANNOU. — Le H-130 a été redescendu à l'usine, en vue de l'adaptation d'un moteur à air Hispano-Suiza, en remplacement du Lorraine 230 CV. Le moteur Hispano sera sensiblement supérieur en puissance au moteur Lorraine, cela en vue de battre certains records de vitesse. A noter que cet appareil a été le gagnant de la Coupe Michelin de 1932.

CHEZ GOURDOU. — Plusieurs sorties de Cavalli, sur son « Jockey », pour certains détails de mise au point. Cet appareil sera bientôt prêt à affronter les essais officiels au Service Technique.

AU S. T. I. AÉ. — Le pilote Burri, revenu de voyage, a commencé les essais du trimoteur colonial S.P.C.A. à moteurs Gnome Rhône K-7. Plusieurs sorties des amphibies F.B.A. 293 et 294.

Donnerc a commencé les essais du Bernard de chasse, et Burtin ceux des Farman de tourisme. Haegelen a fait des décollages et des atterrissages sur le H-13. Nombreux vols de Coupet, sur le quadrimoteur Farman.

Chez les militaires, nombreuses sorties du trimoteur Dewoitine; cet appareil doit bientôt passer au G. A. N.

AU G. A. N. — Peu d'activité depuis le départ à Gaux de la multiplace Amiot 140. A signaler, malgré tout, des vols de mise en mains sur le D-500 et plusieurs sorties du Guillemain.

A Méaulte

An cours de cette dernière quinzaine, la réception et la livraison des avions de tourisme Potez 43 ont absorbé la plus grosse part de l'activité de l'aérodrome.

Six avions de ce type, à moteur Potez, viennent d'être livrés à MM. Richard, chef-pilote de l'Aéro-Club de Constantine; Maurice Gaillard, de l'Aéro-Club de la Somme; Gran-

deau, de Paris; Moreau, de Levallois; Penteuil, d'Auxerre.

Trois autres appareils, équipés de moteurs Renault inversés de 100 CV., ont été livrés ou expédiés à MM. Dupeyron, à Mont-de-Marsan; Samat, à La Réunion, et au « Club des Aiglons du Chelif ». Enfin, un Potez 43, à moteur Gipsy-Major a été pris en charge par M. Duchêne-Marullaz, d'Alger, et le docteur Crochet a pris possession de son Potez 43, à moteur Renault « Bengali », aménagé spécialement en avion sanitaire.

D'autres appareils sont actuellement terminés ou en cours de finition; ils sont destinés à Mme Maryse Bastié, à l'Amicale Aéronautique « Jean Champsaur », de Marseille, à l'Aéro-Club de France, aux « Altes Bénévoles », à MM. Cornet, de Nancy, et Munsch, de Mulhouse.

En outre, dix avions Potez 25, à moteur Farman de 500 CV. ont été réceptionnés et contre-réceptionnés avec succès.

A Guyanncourt

A l'aérodrome « Gaudron, l'avant-dernière semaine ont eu lieu les déplacements de MM. Perrichon, sur « Phalène »-Bengali, et Thuau sur C-193. M. Lafabrique est arrivé à Limoges à bord d'un « Phalène », M. Vézani, sur « Phalène »-Gipsy, est parti pour Orléans; M. Watinne, sur un appareil analogue, s'est rendu à Lille; M. Baillivet, sur « Phalène »-Renault, à Dieppe; M. Frémont, sur « Luciole », à Bellac; M. Gerard, sur « Super-Phalène »-Gipsy, à Bruxelles.

Le chef-pilote Delmotte est allé présenter à Lille le « Super-Phalène » à moteur Renault-Bengali.

UN MEETING DE MODELES REDUITS

CETTE MANIFESTATION A ÉTÉ ORGANISÉE AU JARDIN D'ACCLIMATATION PAR BENJAMIN

Notre confrère Benjamin a organisé le 25 mai un meeting de modèles réduits au Jardin d'Acclimatation. Les vols exécutés furent très intéressants; évidemment, le jour de l'Ascension était tout indiqué, vu son nom, pour le succès de cette petite fête.

Parmi les jeunes constructeurs de planeurs, il convient de féliciter Jacques Genty, Claude Lerville et Georges Lhuisset. Quant à Jacques Pottier, celui-ci est détenteur, sans doute malgré lui, du record du vol sur le dos. Les Italiens n'ont qu'à bien se tenir!

Dans la section des avions à moteur, les meilleurs vols furent réalisés par les appareils de Serge Pinguet, Robert Guillemard et Jean Marret. Voilà bien du travail pour le Service Technique!

Le clou de la soirée fut un planeur d'un mètre d'envergure, lancé au sandow, qui, au point culminant de sa trajectoire, lâcha automatiquement ses passagers hors de la carlingue et leur faisait goûter les sensations du parachute. Voilà résolu le problème de la sécurité pour l'Aviation Marchande.

Poursuivant sa propagande aéronautique chez les jeunes, Benjamin organise un autre meeting qui aura lieu le 2 juillet, après-midi, sur l'esplanade des Invalides.



Jeu! dernier, le Ministre de l'Air, M. Pierre Cot a brillamment passé les épreuves du brevet de pilote, devant les commissaires de l'Aéro-Club de France : Sadi-Lecoq et l'adjudant-chef Boujarel. Le moniteur du ministre fut l'adjudant-chef Rayaud et le matériel employé l'avion Morane-Saulnier 315 à moteur Salmson 135 CV. (Photo André.)

LE MEETING DE L'U. P. C. F.

IL FUT LIÉU A BUC

DEVANT UN PUBLIC RESTREINT

Le neuvième meeting de l'Union des Pilotes Civils a eu lieu à Orly, le 4 juin.

Il débuta, à dix heures du matin, devant fort peu de monde, par un concours de planeurs-école lancés au treuil.

L'après-midi, les vols commencèrent à deux heures, devant un public que l'on évalue à environ 4.000 personnes.

On vit d'abord les exhibitions de Cavalli, de Massotte, les deux remarquables « as » de la virtuosité; puis, Quatremaire présenta le Blériot bifuselage, tandis que Gaubert volait sur la « cage à poules ». On applaudit ensuite Doyet, Maurice Arnaux, Lemoine, Maryse Hills, Codors, Coupet, Sadi, etc.

Le concours de ballonnets vit triompher Delmotte avec un temps de 55 secondes pour descendre les trois ballonnets. Vinrent ensuite, dans le classement du concours, Massotte (1 m. 45 s.) et Quatremaire (2 m. 10 s.).

On peut regretter qu'aussi peu de monde ait assisté à cette belle réunion aéronautique. Mais les dirigeants de l'U.P.C.F. n'ont qu'à en prendre à cœur; car si l'on en juge par l'empressement qu'ils mirent à renseigner la Presse sur leur organisation, on doit admettre qu'ils ne tenaient pas à avoir beaucoup de public.

RENE LEFÈVRE RENTRE EN FRANCE

IL EST ACCOMPAGNÉ DE JEAN LOZACH,

René Lefèvre avait entrepris, le 12 mai, un raid rapide en direction de Madagascar; seul à bord de son Caudron Phalène, à moteur Hispano-Suiza de 150 CV.

En quarante-huit heures, le sympathique pilote relia Karthoum à Paris. C'était un résultat magnifique; mais, sans doute, quelques retards se produisirent-ils peu après, contrairement à l'horaire que s'était tracé le pilote, car on apprit qu'arrivé au cœur de l'Afrique, René Lefèvre avait fait demi-tour. Redescendant la vallée du Nil à petites étapes, il atterrit au Caire le 21 mai.

Le 1^{er} juin, à 4 h. 30, René Lefèvre quitta cette escale, avec, à son bord, notre ami Jean Lozach, Premier Délégué des Ailes en Egypte. L'avion fit escale à Benghazi, à Gabès, et arriva le 4 juin à Tunis.

ANDRÉ DEMAISON

MENACES DANS LE CIEL

Sommes-nous
défendus ?

Un vol. 12 fr.

ED. BAUDINIÈRE PARIS

COUPE DE VITESSE DEUTSCH DE LA MEURTHE

1^{er} GEORGES DÉTRÉ
VITESSE MOYENNE 322 Km. 800 A L'HEURE
SUP. AVIONS POTEZ 53
MOTEUR POTEZ 270 CV

2^{me} RAYMOND DELMOTTE
VITESSE MOYENNE 317 Km. 040 A L'HEURE
SUP. AVION CAUDRON 302
MOTEUR RENAULT « BENGALI » 120 CV

TOUS DEUX AVEC
ESSENCE AVIATION SPÉCIALE

SHELL