

LES GRANDES EPREUVES

Les engagements pour la Coupe Deutsch

Douze inscriptions régulières sont enregistrées. La clôture définitive aura lieu ce soir à 18 h., à l'Aé.-C.F.

On a déjà parlé, à plusieurs reprises, dans *Les Ailes*, des grandes épreuves de 1934 et précisé la date-limite fixée pour la réception des engagements. Pour la Coupe Deutsch de la Meurthe, qui se disputera le 27 mai, nous sommes arrivés à la date de clôture des inscriptions à droit double. Elles ne seront plus reçues, en effet, que jusqu'à ce soir, jeudi 15 mars, à 18 heures, par la Commission d'Aviation de l'Aéro-Club de France, 6, rue Galilée, Paris (16^e).

A l'heure où nous mettons sous presse, la Coupe Deutsch de la Meurthe qui a donné lieu, l'an dernier, à une si intéressante compétition, a réuni douze engagements réguliers. Ce sont :

- Quatre avions Potez;
- Un avion Caudron;
- Un avion Farman;
- Un avion X... moteur Régnier;
- Trois avions italiens;
- Un avion anglais (Cuper).

Il n'y avait, jusque-là, que trois avions caudron engagés; samedi, le constructeur d'Issy-Les Moulineaux en a inscrit un quatrième. Il est très possible que d'ici ce soir, on compte de nouveaux engagements.

On ne peut encore rien dire sur les machines qui participent à l'épreuve. Aucune n'est terminée, à part peut-être celle engagée par les Etablissements Emile Régnier, si ceux-ci se décident à courir la Coupe Deutsch avec le Caudron à moteur Régnier dont Massotte a récemment démontré les brillantes qualités. Mais il est possible aussi que le 6-cylindres Régnier soit, d'ici là, monté sur une autre cellule.

Où se courra la Coupe? Très vraisemblablement à Etampes, comme l'année dernière. La question est résolue par le règlement et l'on ne conçoit pas qu'elle ait pu être remise en question. On souhaite que les incertitudes que nous avons connues en 1933, à la veille même de la compétition, ne se renouvellent pas. Il y a un règlement; il faut s'y tenir ou renoncer à l'épreuve puisque l'on connaît, par avance, les risques qu'elle comporte. C'est dans la plaine de la Beauce que se courra la Coupe Deutsch sur un circuit de 100 ou 200 km., car il n'est pas possible que l'aérodrome de Breteuil-Orléans — éventuellement prévue au règlement — soit achevé d'ici le 27 mai. Nous retournerons donc à Mondésir.

L'épreuve se disputera sur une distance totale de 2.000 km., soit deux parcours de 1.000 km. séparés par une escale obligatoire dont la durée — une heure — sera neutralisée. Comme l'an dernier, elle sera précédée d'un vol de qualification dont les conditions, sensiblement plus sévères que celles de 1933, sont les suivantes : un parcours de 500 km., à effectuer entre le 6 avril et le 7 mai, à une vitesse d'au moins 250 km.-h. Le décollage devra être fait en moins de 550 mètres, avec franchissement à cette distance, d'un obstacle placé à 1 mètre au-dessus du sol. Mêmes conditions pour l'atterrissage, l'avion devant s'arrêter à moins de 550 mètres de l'obstacle. Ces épreuves devront avoir lieu par un vent inférieur à 6 m.s.

Un mois et demi seulement nous sépare de la date-limite imposée pour les essais de qualification. Souhaitons que ce temps réduit soit utilisé au mieux pour permettre à nos constructeurs de sortir leurs avions dans les délais et surtout d'assurer leur parfaite mise au point.

La Coupe Deutsch de la Meurthe compte dès à présent, parmi les grandes compétitions mondiales et l'on souhaite ardemment que, devant les efforts que vont faire l'Angleterre et l'Italie pour nous enlever le trophée, nos constructeurs accomplissent un effort encore supérieur et réussissent ainsi à nous conserver la Coupe.

Nous serons fixés ce soir sur les ultimes engagements que l'on peut espérer et qui, ajoutés à ceux qui sont déjà régularisés, assureront un plein succès à la compétition du 27 mai.

Rappelons ici que la première période d'engagements aux « 12 Heures d'Angers », autre grande compétition de l'année, organisée celle-là par l'Aéro-Club de l'Ouest, sera close le 1^{er} avril. Les inscriptions sont également reçues par l'Aéro-Club de France, 6, rue Galilée, à Paris. Il nous faudra revenir plus longuement sur l'épreuve d'Angers, dont on n'a pas oublié la belle réussite, l'an dernier, et qui, étant internationale cette fois, est appelée à réunir encore un plus grand nombre d'engagements qu'en 1933. Enfin, nous reviendrons aussi sur le Grand Prix de l'Aéro-Club de France, qui comporte la Coupe Armand Esders, et qui constituera la troisième épreuve de 1934.

Signalons, pour aujourd'hui, que si la Coupe Deutsch de la Meurthe est une épreuve essentiellement technique, les « 12 Heures d'Angers » et la Coupe Armand Esders peuvent être courues par la plupart des avions de tourisme ou de petit transport.



Une vue de profil du nouvel avion de Havilland, quad-moteur, dérivé du « Dragon », et dont plusieurs exemplaires sont en cours de construction en Angleterre. Cet avion, intéressant par ses performances, a été décrit dans « Les Ailes » n° 663 du 1^{er} mars. On sait qu'il doit être utilisé sur différentes lignes des Imperial Airways.

INTERVIEW, EN DINANT...

Avec M. Martin, directeur à la K.L.M.

Ce soir-là, je dinai avec M. Martin directeur de la ligne Amsterdam-Indes, qui vient régulièrement à Paris pour s'entretenir avec les dirigeants d'Air-France.

L'accident de l'Emeraude était encore tout récent. Naturellement, je lui demandai son opinion sur les causes de la chute.

— Je n'ai pas d'opinion. En tout cas, il a dû se produire quelque chose d'exceptionnel, car l'appareil était magnifique et avait prouvé ses qualités.

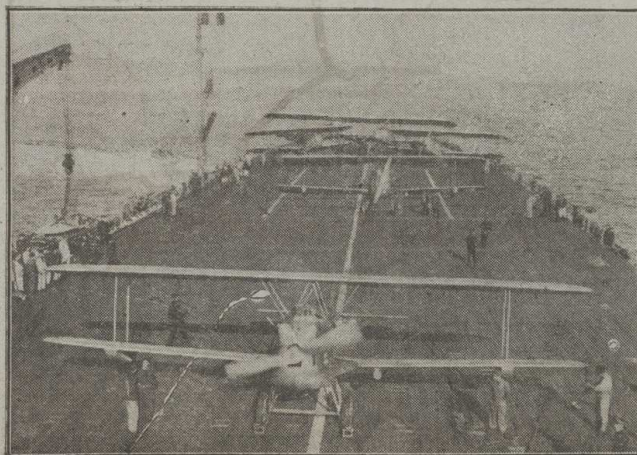
— Croyez-vous possible que les éléments déchainés aient raison d'un avion de cette importance?

— Si c'est possible? Tenez, il y a un an et demi, en survolant Malacca, un de nos avions entre dans un nuage. Dans ce nuage, il y avait des remous à ce point formidables que les ailes tremblaient comme les ailes d'un oiseau éreinté... L'appareil perdit ses ailerons, un bout de l'aile. Tous les instruments de bord devenaient fous. En quelques secondes, l'avion tombe de 2.000 mètres; Voyant monter la terre, le pilote, dans un suprême effort, réussit à redresser son appareil et à la faire voler encore deux heures, jusqu'à ce qu'il ait atteint le premier terrain. Il manquait plusieurs mètres carrés à l'aile... Le pilote est encore aujourd'hui dans une maison de santé où il se rétablit lentement du terrible choc nerveux qu'il a subi. Quant à expliquer l'accident, c'est impossible. Il y a des forces de la nature que nous ne connaissons pas.

— Ce que je pense de la fusion de toutes vos lignes en une seule? Mais le plus grand bien! On a eu raison de mettre tout dans une main organisatrice et de choisir M. Allègre qui est vraiment le *right man in the right place*. Regardez ce qu'il fait de l'Air-Orient, et cela en deux ans. Jusqu'à maintenant vous faisiez, en France, bien plus de la politique que de l'Aviation. Il ne faut pas, autant que possible, que l'Etat et les fonctionnaires se mêlent d'affaires exclusivement commerciales. Laissez faire Air-France, et je vous jure que, dans deux ans, on verra ce qu'est capable de faire l'Aviation française commerciale. Elle finira même par gagner de l'argent.

— Si je prends des huitres? Non merci!

Une vue des avions marins Pierre Levasseur embarqués à bord du navire porte-avions « Béarn ». Le « Béarn » est rentré récemment à Toulon où il va subir une refonte qui ne durera pas moins de deux ans. Pendant ce temps, les escadrilles 7 B-1, 7 S-1, 7 C-1 s'entraîneront à la base aéronautique d'Hyères où des hangars leur sont réservés.



C'est mieux que joli à mon avis, et je songe, désabusée, à l'apparent désintéressement de tant de Français pour leurs colonies, pour l'Aviation. Le remède?

— Le remède? C'est difficile à dire. Peut-être vivez-vous trop heureux en France et vous sentez-vous trop forts? La Hollande est un tout petit pays qui se trouve en face d'une concurrence terrible. Alors, depuis treize ans, nous travaillons « comme des idiots », et le résultat ne s'est pas fait attendre.

« Mais vous savez, nous aurons beau travailler encore bien davantage « comme des idiots », nous n'arriverons jamais à produire du bourgogne pareil! »

Profitant de la béatitude dans laquelle la bonne chère de France semble le plonger, je demande au Directeur de la ligne Amsterdam-Indes quand la K.L.M. offrira un voyage à la représentante des *Ailes!*...

— Rien à faire pour l'instant. Nous n'arrivons pas à satisfaire à toutes les demandes de passages. Seulement... seulement...

Et M. Martin m'explique que la K.L.M. va procéder incessamment aux essais d'un nouvel avion, le F-36. Ces essais dureront plusieurs mois. S'ils sont satisfaisants, la Compagnie commandera cinq autres avions de ce type, et, dès la fin de l'année, mettra cette nouvelle flotte en service sur la ligne des Indes. Ces appareils de seize places munis de quatre moteurs de 650 CV, placés dans l'aile, feront le voyage en six jours, à une vitesse de croisière de 235 km.-h. Fait nouveau et vraiment sensationnel : le silence à bord sera absolu. Les passagers auront des cabines confortables, un steward qui leur servira le petit déjeuner, du café, entre les repas, voire du porto. On bridgera. Les femmes emporteront leur tricot et leur phonographe.

— Du porto?...

— Pourquoi pas? Nous avons même eu un pilote qui exagérait un peu : tous les matins, il offrait non seulement le porto, mais encore du caviar. Non, non, pas à ses frais, aux frais de la Compagnie! Après tout, peut-être avait-il raison, et la Compagnie évite de donner des ordres trop stricts dans ce domaine. Qui dira jamais les effets psychologiques d'un verre de porto ou d'un sandwich au caviar donnés à bon escient?

« Ce soir, vous devenez dans tout ça? Attendez, j'arrive. A ce moment là, donc à la fin de l'année si tout va bien, vous aurez votre place à bord d'un F-36. Vous verrez Bagdad, Jopur, Rangoon, Bangkok, et si l'y a dix ans que vous n'avez pas vu les Indes, vous ne les reconnaîtrez plus. Six jours pour aller, autant pour revenir, et quinze jours à vous ballader à Java: Ça vous va? »

— Si ça me va!

— Et... à part ça, Monsieur le Directeur, rien de neuf à la K.L.M.?

Derrière les lunettes, les yeux bleus de M. Martin pétillent ironiquement, et il se contente de murmurer :

— Fille d'Ève...

Madeleine POULAINE.

UN VOYAGE

Alger-Paris sans escale à bord d'un avion privé

Maurice Bede, sur Caudron-Renault, est venu d'Alger à Paris, directement en 11 heures de vol.

Un des excellents pilotes privés du Club Aéronautique de Sidi-Bel-Abbes, M. Maurice Bede, a réalisé, lundi 12 mars, un très bel exploit : Alger-Paris direct sans escale, à bord d'un Caudron « Super-Phalène » à moteur Renault-Bengali.

Maurice Bede avait rallié l'aérodrome d'Alger et c'est de ce terrain qu'il prit le départ lundi, à 6 h. 05 du matin, avec, à son bord, 450 litres d'essence. Son passage fut signalé aux Baléares puis à Perpignan. L'avion venait ainsi d'effectuer une traversée maritime de plus de 700 km. A 17 h. 20, il se posait sur le terrain de Guyancourt ayant réalisé le liaison Alger-Paris en 11 h. 15 de vol. Peu après, Maurice Bede décollait à nouveau pour atterrir à Issy-Les Moulineaux, aux portes de Paris, où il était reçu par MM. René Caudron, Marcel Riffard et par le Commandant du Jonchay, attaché à la Maison Renault, qui le félicitèrent chaleureusement de son bel exploit effectué sur un avion de tourisme.

Grâce au *Poste Parisien* et à son sympathique rédacteur en chef Maurice Bourdet, M. Bede pouvait annoncer lui-même, par T.S.F., à sa famille et à ses amis bel-abbésiens, une heure environ après son arrivée, l'heureuse issue de sa tentative.

Rappelons que le 19 septembre dernier, M. Bede, accompagné, cette fois, de son frère, avait réalisé la même performance, coupée cependant par un atterrissage de ravitaillement.

Après un court séjour à Paris, Maurice Bede regagnera l'Afrique du Nord par la même voie, mais en s'arrêtant en Espagne où l'appellent ses affaires.