

L'AÉRONAUTIQUE

Directeur-rédacteur en chef : HENRI BOUCHÉ
Secrétaire-général et rédacteur en chef technique : PIERRE LÉGLISE

ABONNEMENT ANNUEL : Pour la France, 100 fr. — Pour l'Étranger, 200 fr.
GAUTHIER-VILLARS, éditeur, 55, quai des Grands-Augustins, Paris (6^e). — (Chèques postaux : Paris, N° 29323)

GAUTHIER-VILLARS publie également la REVUE DE L'ARMÉE DE L'AIR, dont le prix d'abonnement annuel est de 100 fr. pour la France et de 200 fr. pour l'Étranger. — Les abonnements simultanés à L'AÉRONAUTIQUE et à la REVUE DE L'ARMÉE DE L'AIR sont inscrits au prix global de 180 fr. pour la France et 350 fr. pour l'Étranger.

N° 208, 18^e ANNÉE

SOMMAIRE

SEPTEMBRE 1936.

Les victoires de Détroyat et la Coupe Deutsch 1936. H. B. 177
Le problème de l'avion sans queue et la solution aile volante
Fauvel. par Ch. FAUVEL. 178

Premiers essais du système propulseur Budig,
par Jean LACAINE. 188
L'Aéronautique au jour le jour : 1^{er}-31 juillet 1936. 191

“ L'AÉRONAUTIQUE MARCHANDE ”, Bulletins mensuels N°s 173 à 177

Questions actuelles dans l'aviation marchande américaine. 185

Le sommaire de « L'Aérotechnique » figure en tête de ce bulletin, inséré au centre de la brochure.

SUPPLÉMENT AU N° 208

Hors-texte broché : **La terre vue du ciel** : XCII. — Paysage d'Alaska : dans la Baie des Trappeurs.

■ ■ ■ ■ ■

Tous droits de reproduction et de traduction réservés.

Les photographies et croquis originaux de *L'Aéronautique* sont particulièrement l'objet d'un dépôt légal.

Les victoires de Détroyat et la Coupe Deutsch 1936

La « technique Coupe Deutsch » vient de valoir à l'Aéronautique française, à l'occasion des « courses nationales » annuelles des États-Unis, une série de victoires : le très grand pilote qu'est Michel Détroyat, ayant pu disposer à Los Angeles d'un des *Caudron-Renault C. 460* construits pour la Coupe Deutsch de 1935, y a surclassé ses concurrents américains dans les trois épreuves auxquelles il a pris part.

Ce résultat était prévisible ; il est même fort probable que, si Détroyat n'avait eu que des chances moyennes de l'emporter, il n'eût pas fait ce long voyage. L'aviation américaine serait-elle donc moins brillante qu'on n'est disposé à l'admettre en Europe ? Devrions-nous même croire que les victoires de Détroyat signifient une supériorité aéronautique française dont nous serions seuls à douter ? Un peu de réflexion suffit à remettre les choses au point.

La « technique Coupe Deutsch » n'a jamais intéressé les grandes firmes étrangères ; en particulier quand, en 1932, nous avons essayé de susciter cet intérêt aux États-Unis chez les principaux industriels du moteur et de la cellule, nous avons échoué complètement. Il est donc tout à fait naturel qu'une très grande firme française, faisant présenter à Los Angeles par un pilote de haute classe un *avion de course* proprement admirable qui est le résultat de trois années d'efforts, l'emporte

sur des concurrents qui, aussi bien constructeurs que pilotes, sont les « gagne-petit » de l'aviation américaine. Car jamais une grande firme des États-Unis (*Douglas, Boeing, Martin, Curtiss-Wright, Sikorsky, Chance-Vought*, etc.) n'a fait un avion pour les *National Air Races*, pas plus que *Pratt and Whitney* ou *Curtiss-Wright* n'ont établi de moteurs *spéciaux* pour ces épreuves sportives.

Or, pendant que nous acquérons *en matière d'aviation de course* — comme l'a dit très justement M. Marcel Riffard — « une écrasante supériorité », en particulier sur l'aviation américaine, ce ne sont pas nos avions qui équipent les aviations étrangères : ce sont précisément les *Douglas*, les *Sikorsky*, les *Martin*, qui viennent jusqu'en Europe témoigner de la supériorité américaine *en matière d'aviation qu'on achète parce qu'elle sert à quelque chose*.

Tout le problème est donc de savoir si, dans l'état actuel de la technique aéronautique et de la clientèle que cette technique permet d'escompter, la course, mettant en ligne — pour des raisons d'économie — de petits avions à moteurs de petite cylindrée, est un intermédiaire utile.

Le moins qu'on puisse dire, c'est que la question reste ouverte, au lendemain d'une Coupe Deutsch gagnée à 55 kmh de moins qu'en 1935, et où *Caudron-Renault* a fait sans enthousiasme « cavalier seul ». H. B.