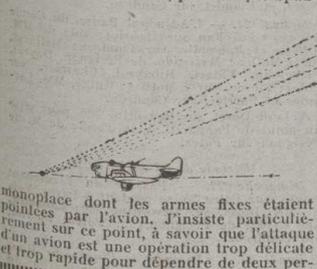


L'arme fixe ou l'arme mobile ? Nous donnons, ici, notre point de vue sur cette question : au cours de la guerre, nous avons piloté, pendant un an, un « Voisin » avec un canon de 37 mm., puis avec un canon de 47 mm. ayant 30° de déviation horizontale (le seul d'ailleurs qui ait jamais été monté sur avion). Nous avons exécuté, avec un canonier à bord, de nombreuses attaques de jour et de nuit, tant sur but volant que sur but terrestre. Eh ! bien, ce fut une véritable révélation quand nous avons eu en mains, plus tard, le Spad

sonnes. Là, encore, plus qu'ailleurs, il faut l'unité de commandement et les décisions doivent être fulgurantes et la transmission de pensée même ne saurait donner satisfaction.



De plus, le monoplace permettra plus aisément la réalisation éventuelle de la conduite intérieure étanche dont la pression et la température pourront être maintenues par une dérivation d'air du compresseur-moteur. Voilà ce que nous pensons des tares congénitales du monoplace qui, ne l'oublions pas, pourra également intervenir efficacement de nuit, contre les bombardiers pris dans les projecteurs.

Henri RABATEL.

COURANTS D'AIR

QUAND LE GENERAL DENAIN, en février dernier, arriva au Ministère de l'Air, décidé à agir vite et fort dans un domaine qu'il connaît bien, un de ses premiers soucis fut de doter les équipages de parachutes modernes, adaptés au matériel volant actuellement en service ou qui le sera bientôt.

JUSQU'A DES TEMPS RECENTS, on admettait généralement que l'Armée de l'Air comprenait quatre subdivisions d'arme : l'Aviation légère de défense, l'Aviation lourde de défense, l'Aviation de renseignement, l'Aérostation. Il faudra bientôt ne plus penser ainsi car, pour l'Administration, il n'y a que trois subdivisions : l'Aviation et les Ouvriers d'Aéronautique, l'Aérostation, la Météorologie. Si cette classification n'est pas encore absolument officielle, elle le deviendra un jour prochain... à moins que ce modeste écho soit suffisant pour montrer l'arbitraire et, disons le mot, le ridicule qu'il y a à considérer la Météorologie et les Bataillons d'Ouvriers comme une subdivision de l'Armée de l'Air...

Ces conditions, très nettement posées dans l'esprit du ministre et répondant parfaitement aux besoins du moment, et même de demain, se trouvent satisfaites techniquement. Deux équipements complets, de deux marques différentes, ont, en effet, été homologués récemment par les Services Techniques.

TOUTES LES CLASSIFICATIONS administratives ne sont pas vaines. Ainsi le Ministère de l'Air est parvenu à établir les listes définitives des équipages des Cercles Aériens et de leurs Sections d'entraînement. De même, il a pu enfin dresser la liste des navigateurs de Réserve qui figureront dans le premier échelon de la classe A et qui, à ce titre, devront s'entraîner dans les Escadres. Il faut féliciter l'Administration Centrale d'un travail rendu délicat par la carence intégrale des Centres de Mobilisation car il va permettre, enfin, aux éléments les plus actifs des Réserves de connaître leur situation militaire.

L'AFFAIRE PARRAISAIT DONC DEVOIR aller grand train. Des commandes allaient être passées... Pas du tout, hélas ! Les constructeurs se dressent bruyamment les uns contre les autres. Par le truchement d'adroites transactions, peut-on espérer les mettre d'accord ? Il n'y faut guère songer tant la querelle est âpre.

LA TENUE des officiers et sous-officiers continue à faire l'objet d'une abondante réglementation. Ainsi, le veston long pourra être porté jusqu'au 1^{er} juillet 1935. Il est spécifié que les boutons, en tenue, ne doivent plus se porter.

La responsabilité d'un tel état de choses n'incombe pas, pour une fois, au Département de l'Air. Que nos constructeurs de parachutes comprennent enfin que ces luttes sont à la fois décevantes et dangereuses dans un moment où l'effort de l'étranger, sur le marché aéronautique, donne intensément.

Le pistolet automatique ou le revolver sera pris toutes les fois que la tenue de campagne sera prescrite. Lorsqu'on portera le pistolet, on ne portera pas le poignard. Ces armes doivent être portées dans un étui en cuir noir.

NOUS AVONS SIGNALÉ, la semaine dernière, la thèse italienne en faveur d'un Code spécial à l'Aviation. Précisons que, selon l'auteur de l'étude consacrée à ce sujet, M. Gatti, tient l'existence d'un Code pénal aéronautique, comme intérimaire.

La tenue blanche, qui est tolérée aux colonies, ne sera pas délivrée aux sous-officiers à titre gratuit.

Les parachutes de premier ordre peuvent s'opposer maintenant à n'importe quel autre dans le monde, et nous ne sommes même pas capables de les faire accueillir chez nous. Est-il plus triste exemple de désordre, ou de méconnaissance de l'intérêt général ?

CE TAIT A PREVOIR. Au grand désappointement, nous en sommes sûrs, d'un grand nombre de nos jeunes lecteurs, les engagements sont interdits au 37^e régiment d'Aviation au Maroc. En effet, étant donné que le nombre des militaires de carrière, liés par contrat au 37^e régiment d'Aviation, doit être réduit prochainement pour tenir compte des nécessités budgétaires, le Ministre s'est vu obligé de suspendre, dès à présent, les engagements de toute durée à ce beau régiment.

Le caractère spécial de l'Aéronautique, en tant qu'activité aventureuse et volontaire ; Des situations nouvelles : perte d'un avion, refus d'obéissance en vol, etc. ; La constitution de tribunaux composés par des « pairs ».

IL FAUT ORGANISER la défense de notre ciel. Là-dessus, tout le monde est d'accord. Mais la Défense Aérienne requiert des crédits, exactement comme la constitution de l'Armée de l'Air, comme l'achèvement des fortifications, comme le programme naval. Le pays ne peut payer tout d'un seul coup ; un ordre d'urgence est nécessaire et c'est au Gouvernement de l'établir. Seul, le président du Conseil pourrait parler au nom des trois Ministères de la Défense Nationale. Jusqu'à présent, il n'a rien dit. Il ne nous serait cependant pas indifférent de savoir que le Gouvernement a fixé un ordre d'urgence. Estime-t-il, en particulier, qu'il faut d'abord monter le dispositif de la défense aérienne, ou bien plutôt constituer l'Armée de l'Air offensive qui nous est indispensable ?

L'autre propose, en conclusion : La création d'un code pénal militaire aéronautique. L'extension, à l'Aéronautique, de la compétence du tribunal suprême militaire, correspondant à la Cour de Cassation ; L'institution de tribunaux militaires aéronautiques, correspondant aux zones territoriales. Ces propositions sont légalement bonnes pour de textes réglementaires et de vagues prescriptions que l'on trouve notamment dans le « Manuel de Pilotage », sur les responsabilités en missions aériennes.

AVANT LA GRANDE EPREUVE

Huit concurrents se sont qualifiés pour la Coupe Deutsch de la Meurthe

Ce que fut la dernière semaine de l'équipe Caudron

Cette année, grâce à l'expérience de 1933, grâce aussi et surtout à l'emploi des hélicios à pas variables, la Coupe Deutsch se présente sous un aspect presque classique. On n'en est plus à se demander avec anxiété : « Est-ce qu'il va pouvoir décoller ? » Néanmoins des performances sensationnelles seront réalisées ; elles auront des répercussions profondes sur toute la technique aéronautique ; elles constitueront aussi ce que nos ingénieurs peuvent faire lorsqu'ils sont libérés du contrôle de l'Etat et soumis à leur seule responsabilité.

DANS dix-sept jours, la Coupe Deutsch se disputera pour la seconde fois à Etampes. Nous sommes donc en pleine période de préparation. La semaine dernière a été particulièrement active puisque c'était le lundi soir 7 mai la date ultime à laquelle les appareils devaient être qualifiés, c'est-à-dire jugés aptes à la course et dignes de participer à la grande épreuve aéronautique.

Le règlement prévoyait, en effet, en guise d'apéritif avant le plat de résistance, que les concurrents devaient franchir 500 km. en circuit fermé à une vitesse supérieure à 250 km.-h. Le décollage, avec la charge de combustible correspondant à ce rayon d'action, devait être effectué en moins de 550 mètres ; le système de contrôle était le suivant : à 550 mètres du point de départ de l'avion, deux poteaux supportaient un fil garni de fanions et placé à un mètre du sol ; à 50 mètres derrière, une deuxième ligne de fanions, disposés à la même hauteur, était destinée à empêcher les avions de sauter simplement le premier obstacle. Ce même système servait aussi à vérifier l'atterrissage qui devait être effectué en moins de 550 mètres, sans spécification de poids.

Le 2 mai, le C-460, n° 6, dont le moteur était arrivé la veille, quittait à son tour Paris pour Etampes à 6 h. 30 ; le 3 mai, ce fut le n° 10, et le 4, le n° 7. Dès lors tous les appareils de la course étaient réunis à Etampes.

Le premier arrivé, le n° 13, n'avait pas encore pu effectuer son premier vol, l'hélice n'étant pas encore livrée. La première Hélice à pas variable arriva le 2 mai ; l'adaptation de la casserole pour une journée et le 4 mai, à 19 heures, Delmotte montait dans la carlingue. On était à trois jours de la clôture, avec quatre avions nouveaux qui n'avaient pas encore quitté le sol et il fallait leur faire accomplir à chacun 500 km. au-dessus de la campagne !

Le premier concurrent qui se qualifia fut Lemoine, sur le Potez n° 1 ; c'était l'ancien qu'il pilotait l'an dernier ; le moteur Potez donne environ 45 CV de plus que l'an dernier soit 315 CV ; il entraîne une hélice Levasseur à pas fixe. Le dimanche 15 avril, Lemoine parcourait les 500 km. en 1 h. 24' 15", à la moyenne de 356 km.-h. L'appareil, destiné à Détré, était « bon pour la Coupe ».

Tout se passa très bien. Delmotte décolla superbement ; trois minutes après, il effectuait un virage à la verticale, puis des passages pleins gaz et des ralentis ; il essaya ses volets d'intrados ; comme tout fonctionnait bien, il quitta l'aérodrome et parcourut 100 km. sur le circuit. A son retour, il effectua l'épreuve d'atterrissage et réalisa 307 m. 50. Bien que le Caudron C-450 se pose très lentement, n'étant pas muni de freins, il roule assez longtemps, à faible vitesse ; c'est la rançon des appareils à faible surface et à grosse masse. Il est tout de même absolument remarquable de constater qu'un avion de course, chargé à plus de 100 kg. au mq, atterrit en 300 mètres.

Le 6 mai, Lemoine fit subir la même épreuve au deuxième Potez engagé dans l'épreuve, le n° 3 ; cet avion, de lignes générales semblables à celles du type précédent, était muni d'un moteur Potez plus poussé ; à compresseur et réducteur, développant 350 CV. Dès les premiers essais, on avait constaté que le décollage avec l'hélice demultipliée était très difficile ; il fallut supprimer le réducteur, changer le carter avant et remettre l'hélice en prise directe. C'est dans ces conditions que, muni d'une hélice Ratier à pas variable, Lemoine décolla le 6 mai de Villacoublay, à 10 h. 28 ; il effectua son parcours de 500 km. sur le circuit Villacoublay-Champersur (près de Gallardon) et atterrit après 1 h. 38' 32" ; la vitesse moyenne était de 304 km. 450 ; décollage 200 mètres ; atterrissage 405 mètres.

Inutile de décrire la joie de René Caudron et de l'équipe de la maison après cet essai si réussi. Delmotte venait de se confirmer, une fois de plus, comme un très grand pilote, plein d'audace réfléchi ; quant à Marcel Riffard, le créateur de la machine, il venait de vivre les plus belles et les plus agoussantes minutes de l'existence d'un ingénieur ; voir voler pour la première fois l'avion qu'il venait de créer, Marcel Riffard, un des maîtres de la technique aéronautique, avait, en vérité, remporté un magnifique succès. Pour la première fois en France, il avait utilisé des volets d'intrados ; il avait osé une construction audacieuse. Du premier coup, sans aucune rebuiche tout s'était révélé parfaitement au point. Ce n'était pas un mince résultat.

D'autre part, le 2 mai, Massotte, sur le Caudron 366, moteur Regnier de 220 CV, boucla le circuit Villacoublay-Chartres à 346 km.-h. ; il décolla dans des conditions normales, mais atterrit en 548 m. 20, c'est-à-dire bien près de la limite des 550 mètres. Le moteur Regnier est semblable à celui de l'an dernier ; le taux de compression a été porté à 7 kg. 5, ce qui a permis de faire passer la puissance de 185 à 220 CV sans augmenter le régime.

Dès lors, les événements se déroulèrent rapidement. Le samedi 5, à 8 h. 15, Delmotte effectua un vol de consommation d'une demi-heure ; à 11 h. 30, c'est le premier vol du C-460 n° 6 et l'épreuve d'atterrissage en 300 mètres ; à 12 h. 40, départ pour les 500 km. du n° 13, en raison du temps très mauvais, la base de 26 km. Villacoublay-Clocher de Toury est choisie ; le circuit n'est compté que pour 50 km., ce qui correspond à une réduction de la distance réelle de 4 % et à un amoindrissement des vitesses moyennes ; la chose est du reste sans importance puisqu'il s'agit de simples qualifications. Le n° 13 parcourt ses 500 km. en 1 h. 40' 08", ce qui donne une vitesse moyenne de 299 km. 600 ; pratiquement, cette moyenne était de 312 km.-h. A son atterrissage, à 14 h. 20, Delmotte déjeune d'un sandwich au jambon, boit une coupe de champagne et, à 16 h., il repart avec le n° 6 pour les 500 km. ; temps 1 h. 37' 27" ; vitesse 307 km. 850. Le vol est effectué dans le vent et la pluie. C'est le « temps de cochon » dans toute sa beauté et la journée se termine sur cette deuxième qualification. Elle avait été bien remplie.

La qualification de l'équipe Caudron-Renault

Restaient les quatre Caudron-Renault : un appareil type 450 à train fixe et trois 460 à train rentrant.

On peut signaler que les décollages avaient été effectués en moyenne en 107", sur une distance de 220 mètres ; Delmotte passait les cordes disposées à 550 mètres à environ 30 mètres d'altitude. La vitesse ascensionnelle du Caudron 460 est foudroyante ; il grimpe à 300 mètres en 20", et à l'angle optimum de montée, sa vitesse ascensionnelle atteint 19 mètres à la seconde ; il n'y a pas un avion de chasse qui en fasse autant ! Les volets d'intrados confirment toutes les qualités qu'on trouve chez les Américains ; ils permettent de conserver, aux grands angles, une bonne alimentation du plan fixe et, même, ils

L'histoire de leur préparation à la course fait grand honneur à René Caudron, et mérite d'être contée.

Le premier, moteur Renault à compresseur, six cylindres inversés de 109,75 d'alésage et 140 de course (moins de 8 litres de cylindrée) dessiné par le bon ingénieur Chaumont, arriva à l'usine d'Issy-Les-Moulineaux le jeudi 26 avril, à 9 heures du soir. Il n'était pas complètement équipé et la journée du vendredi se passa à l'habiller. Le montage sur l'avion C-450 n° 13 fut effectué le samedi, le dimanche et le lundi. Toutes les tuyauteries et toutes les commandes avaient été préparées à l'avance sur un moteur maquette. Le 1^{er} mai, à 1 h. 10 du matin, premier point fixe à l'usine avec un moulinet ; à 6 heures départ pour Etampes.

Le dernier cri du tourisme aerien

Le POTEZ 58 à moteur POTEZ C-B

. toutes les qualités

SUR LES AERODROMES

LES AILES

accroissent l'efficacité du gauchissement. Grâce à leur présence, Delmotte put tenir une ligne de vol constante à 10 km/h. de plus, leur emploi ne nécessitant pas une modification du calage du plan fixe qui, sur les Caudron de course sont réglables en vol. L'hélice Ratier a pas variable a fonctionné à merveille; sa vitesse étant gonflée à 7 kg. 500, elle se déclancha vers 220-230 km.-h.

Le dimanche 6 mai, malgré les prédictions de la météo, il fait un beau temps sans vent. Delmotte débute en effectuant les premiers vols du n° 7, à 9 h. 50 (atterrissage 286 mètres) et du n° 10, à 12 h. 15. Décollage en 9"; atterrissage en 460 mètres; pour cet essai, les volets d'intrados n'avaient été braqués qu'à 15° au lieu des 45° utilisés normalement.

Déjeuner standard; sandwich, champagne et, à 15 h. 19, décollage du n° 10 pour les 500 kilomètres; temps à la fin, 38' 14", vitesse 305 km.-h.; 386. A 17 h. 49, départ du n° 7; temps 1 h. 36' 35"; vitesse 310 km.-h. 613.

Pour clôturer dignement cette belle journée, Delmotte, avant d'atterrir, fit un passage à 2.900 tours, c'est-à-dire au régime normal d'utilisation. La vitesse sur le banc — que l'on peut considérer comme juste — atteignit 440 km.-h., bien que l'atterrisseur ait été entièrement sorti, avec de grosses roues ballon, sans aucun carénage. Cela nous promet de belles moyennes pour la Coupe Deutsch 1934.

Le dimanche 6 mai vit encore une autre performance. Mme Blanche Riffard, la charmante femme de notre ami, s'approprie le titre de « la femme la plus rapide de France et de Navarre ». En passagère, elle vola avec Arnoux à bord du Caudron « Rafale »; elle put apprécier les charmes du 350 km.-h. réalisée dans les piqués et aussi ceux d'une belle séance d'acrobatie qui fut particulièrement émouvante pour les spectateurs puisqu'en voyant descendre de la « Rafale » Blanche Riffard toute souriante, une brave Beauceronne résuma la situation en déclarant: « C'est encore ben vous quêtes par terre qu'êtes les plus malades. »

Au moment où nous terminons cet article, l'Aéro-Club de France nous avise que le Lieutenant Comper a qualifié en Angleterre son Comper-Streak. Huit concurrents disputent donc la Coupe Deutsch le 27 mai. Ce sont: Detry et Lemoine, sur Potez-Potez; Delmotte, Arnoux, Monville et Lacombe, sur Caudron-Renault; Massotte, sur Caudron-Regnier et Comper, sur Comper Streak-Gipsy Major spécial.

L'Organisation de la Coupe

La Coupe Deutsch de la Merthe se disputera le dimanche 27 mai, sur l'aérodrome d'Etampes-Monville, où auront lieu les départs et les arrivées.

La Coupe comporte deux parcours de mille kilomètres chacun, l'un à couvrir le matin et l'autre l'après-midi, ce qui assure au public un spectacle de cinq heures environ coupé par l'heure du déjeuner.

Le Président de la République assistera à l'épreuve; M. Albert Lehmann arrivera au début de l'après-midi sur l'aérodrome, où il sera reçu par plusieurs ministres, qu'accompagneront les membres du Comité de Direction de l'Aéro-Club de France.

Trois catégories de places ont été créées: pesage, 20 fr.; premières, 10 fr.; pelouse, 5 francs.

Des trains et des services d'autocars assureront la liaison entre Paris, Etampes et l'Aérodrome. Des restaurants fonctionneront sur le terrain.

Delmotte bat le record des 100 km. à la vitesse moyenne de 345 km.

L'ancien record détenu par l'Américain Miles était de 336 km.-h.

Avant d'entrer dans la période d'entraînement intensif à la Coupe Deutsch, Raymond Delmotte a voulu battre le record de vitesse sur 100 km. pour avions légers, que lui avait ravi le pilote américain Lealand Miles, sur monoplan Miles, moteur Menasco « Pirate » C-4-S à compresseur, de 185 CV, avec la moyenne de 336 km. 520. Le 2 mai, Delmotte, pilotant le Caudron C-362, moteur Renault-Bengali spécial, décolla de Guyancourt dans l'après-midi et franchit la ligne de départ de Villesauvage à 18 h. 28' 30". Virage à la ferme de La Marmogne et, après 17' 21" 3/5 de vol, Delmotte éteint de retour. Il avait bouclé les 100 km. à 345 km.-h. 622.

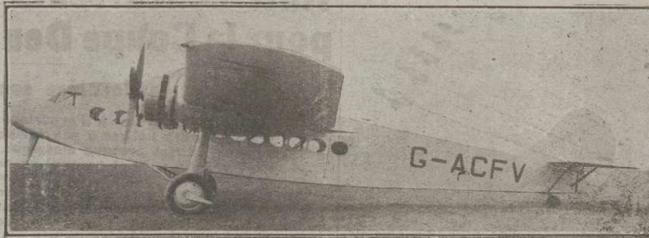
Cette performance a été chronométrée par M. Degraire; les commissaires officiels étaient le Colonel Angereau, commandant le Centre d'Etampes, et M. Fallou, de l'Aéro-Club de la Beauce.

On nous signale :

♦ Que le moteur Hispano-Suiza, de l'avion Dewoitine de Marcel Doret, est lubrifié à l'huile Toneline. C'est avec l'huile Toneline que Doret a participé l'autre dimanche au match de Vincennes.

♦ Que l'avion Bréguet 332, de Maryse Hilsz — liaison rapide Saigon-Paris dans le raid Paris-Tokio-Paris — est équipé avec des produits Avionne, de la maison Dreyfus frères, de Cligny. Les autres avions qui participent également à ce raid sont des avions présentés l'autre dimanche à Vincennes, notamment le Morane-Saulnier, de Michel Détrouy. Enfin l'avion de Delmotte, dans le record de vitesse sur 100 km., était conduit à l'Avion-Duco.

♦ Que le moteur avec lequel Détrouy a gagné le match de l'autre dimanche, à Vincennes, est graissé à l'huile Castrol.



Vue de profil de l'avion de transport bimoteur Avro « 642 » qui est l'objet, à la page 3 de ce numéro, d'une étude détaillée. L'intérêt de cet appareil réside essentiellement dans ses qualités économiques qui paraissent assez remarquables. Le bimoteur Avro « 642 » est destiné aux lignes intérieures britanniques.

A Villacoublay

(Semaine du 28 avril au 5 mai)

Malgré les rafales de vent et de pluie, la semaine fut assez animée, car on pouvait journellement assister à de jolis exercices exécutés en groupe par l'escadille Morane et par celle qui est composée de sept avions « Mureaux » R-2. Ces essadilles, on le sait, se sont rendues en Belgique pour les fêtes de Liège.

CHEZ COUZINET. — Depuis le départ de l'« Arc-en-Ciel » pour le C.E.M.A., le hangar est très calme; les mécaniciens travaillent sur un petit trimoteur équipé de Salmons 105 CV qui vient de recevoir en usine d'importantes modifications. Cet appareil a été pesé, et Landry l'a essayé avec succès.

CHEZ GOURDOU. — Cavali termine la mise au point de l'appareil de chasse, qui doit être à nouveau présenté. Son appareil de meeting a été présenté au C.E.M.A. pour l'obtention du certificat de navigabilité. C'est avec cet appareil que Cavali participera au championnat d'acrobatie de Rennes.

CHEZ MARCEL-BLOCH. — Le bimoteur BN-4 N° 2 à moteurs Hispano 650 CV à compresseur n'ayant pu être prêt à temps, a été remplacé, pour le voyage à Liège, par le premier appareil de ce type en essai au C.E.M.A. Huit réceptionnés, malgré le mauvais temps, plusieurs appareils sanitaires. L'appareil multiplace de combat du prochain concours est arrivé au hangar. Cet avion est un monoplan à aile basse, équipé de deux moteurs Gnome-et-Rhône K-14, d'une surface de 60 mq.; la vitesse accomplie est de 350 km.-h. à 4.000 mètres. Le montage de cet appareil est commencé et va se poursuivre rapidement.

CHEZ POTEZ. — On a travaillé toute la semaine à la mise au point des moteurs des deux appareils de course. Lemoine a fait plusieurs essais et il était prêt, à la fin de la semaine, pour tenter les épreuves de qualification, qui ont brillamment réussies. Le monoplan Hispano termine la mise au point du moteur de l'avion P-390 destiné à Jean Assollant.

CHEZ DEWOITINE. — Calme complet dans ce hangar; Doret est parti à Tunis avec un monoplan D-27 de meeting pour participer à une fête aérienne.

AUX « MUREAUX ». — Grande activité dans ce hangar, où on a préparé les sept avions « Mureaux » R-2 qui ont participé aux fêtes de Liège; les pilotes militaires se sont entraînés à des évolutions en groupe et, à la fin de la semaine, les hommes et le matériel étaient parfaitement au point. Sur l'appareil de chasse N° 2, on procède à de petites modifications.

AT C.E.M.A. — En présentation, cette semaine, deux avions de tourisme: un Farman 402 à Lorraine 110 CV, et un Caudron « Luciole » Renault-Bing, qui sont venus exécuter les épreuves du nouveau certificat de navigabilité. Cavali a, lui aussi, présenté son appareil de meeting Gourdou-Lesseurre 300 CV Hispano à air.

Quelques vols ont été exécutés en profitant des éclaircies; il faut noter des essais sur base du Couzinet Arc-en-Ciel et des atterrissages contrôlés du Bernard de chasse piloté par Doumer. Massotte achève les essais du biérot 185, et Klein a repris ceux du Weymann trimoteur colonial. Ribière a aussi commencé, sur le trimoteur commercial Wibault, les épreuves du certificat de navigabilité. Chez les militaires, grosse activité, pour préparer les avions qui ont été présentés en Belgique. Des vols acrobatiques remarquables ont eu lieu sur le D-500. Le Nienport type 122 est revenu d'usine et il a été pesé de nouveau; des modifications ont été apportées à son poste de pilotage. Cet appareil va être essayé à nouveau par les militaires.

Le Ministre de l'Air, accompagné de l'inspecteur général Fortant, est venu au centre d'essai à la fin de la semaine. Il a assisté à de beaux vols de groupe réalisés par les appareils prototypes Farman BN-5 Hispano 600 CV à réducteur, Dewoitine trimoteur Lorraine « Algol », Bréguet multiplace 413 bimoteur Hispano 650 CV, et Bloch bimoteur BN-4 Hispano 650 CV. Ces appareils furent accompagnés d'un D-500, d'un Morane 225 et par l'escadille des « Mureaux » R-2, au moment de leur départ pour la Belgique.

A Toussus-le-Noble

À l'école civile Farman, MM. Weber et de Guyencourt poursuivent leur entraînement pour le brevet de tourisme premier degré.

Au cours de pilotage sans visibilité, M. Reime, de la Compagnie Air-France, s'est fait inscrire; M. Odawara, Capitaine de Corvette de la Marine japonaise, l'a de la virtuosité Michel Détrouy et M. Parant poursuivent leur entraînement. M. Avignon a obtenu le brevet.

Promenades par Mlle Guyot (Farman 231), MM. Freton (Farman 199), Flury (Farman 402), Verdier (Farman 192), M. Péraud (Farman 355), Gauthier (Farman 409), Millien (Farman 390) et Dohy (Farman 402).

Voyages: Toussus-le-Noble-Le Havre et retour, Toussus-le-Noble-Tours et retour (Farman 197 de Paris-Soir), piloté par M. Savary. Départs de M. Corniglion-Molinier (Farman 291) pour Rome, d'où il est revenu la semaine dernière, de M. Dutey-Harisse pour la Palestine (Farman 402), et de M. Flury (Farman 402) pour Genève.

Un Farman 402 a été livré à M. Lecaroz; cet appareil a quitté Toussus-le-Noble pour Ain-Témouchent (Oran), piloté par M. Scherber. Un autre avion de ce type a été livré à M. Ordoni, qui est parti aussitôt pour Gaillac. Enfin, un Farman 355 a été pris en charge par M. Boily. D'autre part, M. André Bailly a commandé un Farman F-393, à moteur Farman de 190 CV, avec lequel il se propose d'entreprendre une importante randonnée autour du monde.

Par ailleurs, un Farman 402 a été présenté à la Foire-Exposition de Niort.

AU CLUB « MARGEL-LALOUETTE ». — MM. Durant, Labelle, Peano et Capellani poursuivent leur entraînement pour le brevet de tourisme premier degré. M. Gouthon vient de s'y inscrire.

Voyages: Toussus-le-Noble-Deauville et retour par M. Seligman (Farman 391), M. Hervet, Président de l'Aé.C. du Berry, est parti à Bourges.

Promenades par Mme André Farman, Mlle Elder, MM. Gallie, Desurmont, Peltzer, Delansorne, Blot, Meyer et Salmont (Farman 402), M. Métyear (Farman 401), MM. Boily, Sarantopoulos, Giroux, Vogel, Courin, Meyer (Farman 202), M. Perrin (Farman 392), M. Bleustein (Farman 393).

MM. Boily et Demailly s'entraînent sur Farman 361.

A Bourges

À l'école de pilotage Hanriot, à Bourges, une période de mauvais temps a gêné les vols en double commande; de ce fait, l'entraînement des élèves-houssiers a été légèrement ralenti et aucun leçon n'a pu être enregistrée.

Aux ateliers de construction, on achève la réparation des chaînes pour le montage en série des différents types d'avions Hanriot commandés par les Forces Aériennes; la réparation de plusieurs types d'avions bimoteurs LEO-20 se poursuit activement.

A Saint-Raphael

Devant la Commission officielle des essais de Saint-Raphael, le pilote Lagadon a effectué avec succès les épreuves de décollage et d'amerrissage, par mer de un mètre de creux, de l'hydravion à coque métallique Cams 55-6. Bien que l'appareil atteignit le poids total de sept tonnes, aucune déformation du planeur n'a été constatée.

A Toulouse-Francalzal

(Période du 15 au 21 avril)

Dimanche 15. — Passage de MM. Obrecht, de l'Aéro-Club du Sud-Ouest, sur Potez 43, se rendant à Valence; Nouvel, de Gaillac, sur Farman 402.

Vols d'entraînement de Mme Rulle et de M. Barrier, sur Luciole; de MM. Brenac et Charrier, sur Potez 43.

MM. Picheloup et Armengaud vont à Agen (Potez 43), et M. Billon (« Moth »), M. Sirven (« Moth »), Mme Rulle (« Moth ») se rendent à Lisle-en-Dodon; l'Adjudant Baudry, à Agen (Hanriot 43).

Lundi 16. — Départ du courrier d'Air-France pour Casablanca. Mme Rulle et M. Chancel (« Lucioles ») vont à Agen. Passage de Mme Gouffe (« Moth »), de Marseille, pour Bordeaux.

Mardi 17. — Passage de MM. Joliot et Pape (« Phalène »), de Marseille, du Capitaine Poutier et de l'Adjudant Baudry, de Pau, sur Potez 25 et Hanriot 431. Arrivée de Barcelone de Doret, sur Dewoitine; arrivée de M. Liadet, d'Agén (Caudron); vols d'école de M. Liadet.

Mercredi 18. — Départ de Doret (Dewoitine), pour Villacoublay. Vols de MM. Liadet, sur Caudron; Vayssade, sur Morane; Méliorat, sur « Moth »; Larquier et Barrier, sur Caudron.

Premier vol d'essai de l'avion marin Latécoère 294, piloté par Gonord; d'excellents résultats ont été enregistrés.

Jendredi 19. — Passage du Lieutenant Volleau, de Cazaux, sur Potez 25. Arrivée de M. Liadet, d'Agén, sur Caudron; arrivée de M. Pérignon, de Barcelone, sur Potez; passage de M. Hanriot, sur Caudron; de l'Adjudant Baudry, sur Hanriot, se rendant à Carcassonne.

Vols de l'Adjudant Panse, sur Hanriot; de MM. Larquier, sur Caudron; de Pérignon, sur Potez; Barrier, sur Caudron; Liadet, sur Caudron.

Vendredi 20. — Passage de M. Malinvaud, sur Gourdon, venant de Barcelone et se rendant à Limoges; M. Liadet, sur Caudron, va à Agén. Vols de MM. de Pérignon et Mazerod, sur Potez 43; Billon et Laboudie, sur Caudron; diron 109; vols d'école de M. de Pérignon sur Potez, et Liadet sur Caudron.

Samedi 21. — L'Adjudant Panse, du Cercle Aérien, va à Pau sur Hanriot; vols de MM. Billon et Laboudie, sur Caudron; Méliorat, sur « Moth »; Mazerod, de Pérignon, Dayral, Picheloup, Vidart, Ribayrol, Charrier, sur Potez; Sirven, sur « Moth »; Tulle, MM. Larquier et Barrier, sur Caudron.

Vols de Doret, sur Dewoitine 500, pour mise au point de l'appareil. Vols d'école de M. de Pérignon sur Potez.

(Période du 22 au 28 avril)

Dimanche 22. — Passage du Lieutenant Naves, sur Potez 25, se rendant à Istres. Vols de MM. Doret, sur Dewoitine 500; Laboudie, sur C-109; de Pérignon, sur Potez; Barrier, sur Caudron.

Lundi 23. — Passage de l'ingénieur Hirschauer, de retour d'Afrique. Présentation du Dewoitine 500 par Doret; Vols de MM. Laboudie, sur C-109; Mazerod et Pérignon, sur Potez; Larquier, sur Caudron. Vols d'école de Pérignon sur Potez.

Mardi 24. — Passage de M. Liadet, sur Caudron, venant d'Agén. Vols de MM. Picheloup, Charrier, Mazerod et de Pérignon, sur Potez.

Mercredi 25. — Passage du Lieutenant Canoux, des Sergents Meilh et Belvert, de Bordeaux, allant à Pau. Arrivée de six Potez, un Gourdon et un Morane, de l'école d'Etampes. Vols de MM. Laboudie, sur C-109; Liadet, sur Caudron, et de Pérignon sur Potez.

Jeudi 26. — Passage de l'Enseigne de Vaisseau Bouvier, sur Lié, venant d'Hyères et allant à Hourtin; de MM. Ordoni et Nouy, de Paris, allant à Gaillac, sur Farman; de deux sergents Pierenza et Belleville, de Lyon, allant à Pau et à Rochefort, sur Potez. Départ de l'escadille d'Etampes pour Hourtin. Vols d'essai du Lieutenant Lecarme sur Dewoitine 500; vols de MM. de Pérignon, sur Potez; Billon, sur « Moth »; Liadet, sur Caudron; Laboudie, sur C-109.

Vendredi 27. — Départ du Lieutenant Lecarme, sur Dewoitine 500, pour Villacoublay; du Sergent Belleville, sur Potez 25, pour Nîmes; du Capitaine Poutier, du Cercle Aérien, pour Pau, sur Potez. Vols de MM. Liadet, sur Caudron; Billon, sur « Moth »; de Pérignon, Dayral, sur Potez; Laboudie, sur C-109.

Samedi 28. — Arrivée de Paris du Capitaine Joseph et de M. Vivent sur Potez 25; de Gouin, sur « Luciole »; de Londres, et les départs de MM. Vidart, Pérignon, Ribayrol, Dayral, sur Potez; Larquier, Chancel, Barrier, sur Caudron; Vayssade, sur Morane; Chancel, sur Hanriot; de l'Adjudant-Chef Baudry et de l'Adjudant Panse, sur Hanriot 431; de Laboudie, sur C-109.

A Guyancourt

L'activité de l'aérodrome Caudron, à Guyancourt, pendant la semaine du 23 avril au 6 mai, s'est traduite par les arrivées de MM. Lemoine (« Phalène »), de Lille; Lacombe et Bonnet (« Phalène »), d'Épinal; Lefebvre (« Phalène »), de Biarritz; R. Lévy (« Luciole »), de Deauville; Bassiau, Le Borgne et Mme de La Combe (« Luciole »), de Londres, et les départs de MM. Franco (« Phalène »), pour Genève, où il a fait des démonstrations pendant le Salon de l'Aviation; Monville (« Phalène »), pour Dijon; Fontarlier, où il a présenté cet avion; Lefebvre (« Phalène »), pour Marseille; Liadet (« Luciole »), pour Bordeaux; Blondeau (« Phalène »), pour Besançon.

Les horaires d'été sur les lignes « Air-France »

La Compagnie « Air-France » a modifié ses horaires, depuis le 1^{er} mai. C'est désormais le service d'été. Ce service offre aux voyageurs bien des avantages.

Parti de Paris, à 16 h. 30, par exemple, le voyageur arrive à Berlin à 21 heures; il dispose de la journée suivante pour ses affaires et peut rentrer très tôt à Paris. Autre exemple: le voyageur qui veut aller de Paris à Londres, dispose d'un avion toutes les deux heures trente. Il a parfaitement le temps, en partant le matin, de passer plusieurs heures à Londres et de rentrer le soir. Enfin, parti de Londres à 10 heures, le matin, ce même voyageur peut être à Rome à 7 h. 30 du soir. Il peut également aller, dans la même journée, d'Istanbul à Londres, en utilisant l'un des services hi-bi-hédomadaires. Pour régler les progrès effectués, il faut penser qu'il s'agit, dans ce dernier voyage, d'un parcours de 3.130 kilomètres.

Au nouveau tableau des horaires d'Air-France, nous trouvons:

Paris-Londres. Cinq services quotidiens.

Paris-Breuxelles-Amsterdam. Quatre services quotidiens, le plus rapide étant d'une durée de deux heures seulement.

Paris-Copenhague-Malmoe. Deux services quotidiens, avec correspondance sur Göteborg,bourg, Oslo, Stockholm.

Paris-Berlin. Deux services quotidiens, avec départ du terminus à 16 h. 30 et arrivée à 21 heures.

Paris-Vienne-Bucarest. Service quotidien avec correspondance, à Paris, sur Londres, et à Bucarest, deux fois par semaine, sur Stamboul.

Paris-Marseille. Service quotidien donnant la correspondance sur Rome.

Marseille-Alger. Service quotidien avec escale à Tunis, aux Iles Baléares, ouvert le 1^{er} juin aux passagers.

Marseille-Saigon. Service hebdomadaire, durée du trajet: huit jours. Toulouse-Santiago-de-Chili. Le Service hebdomadaire, avec escale, désormais, en huit jours au lieu de neuf.