

Deux avions qui seront particulièrement représentés au Tour de France du « Journal ». A gauche le Potez 36, à droite le Caudron 232 (Photo André — Le Bourget)

Les grandes épreuves de l'aviation de tourisme

A LA VEILLE DU TOUR DE FRANCE

L'épreuve organisée par le « Journal » et l'Union des Pilotes Civils a réuni 52 engagements

DEPUIS quelques années mais surtout depuis deux ans, le Motocycle-Club de France et notre confrère Le Journal organisent une intéressante épreuve ouverte aux automobiles et aux motocyclettes. Cette fois — et c'est une innovation — l'épreuve est ouverte aux avions... A cette occasion, l'Union des Pilotes Civils a prêté ses concours aux organisateurs pour la mise sur pied de cette compétition qui, à partir d'après-demain samedi, va se dérouler sur un tour de France d'environ 3.000 kilomètres.

Quel est ce Tour de France aérien ? En quoi consiste-t-il ? Quelle est la formule adoptée pour le classement ? Quels avions, quels pilotes vont y prendre part ?

Le Journal a tenu à conserver à l'épreuve qu'il patronne son caractère touristique, ce dont on ne saurait trop le féliciter. « Pas de sport, pas d'acrobatie », de la promenade », tel est, en quelques mots, la définition du Tour de France. Celui-ci doit constituer, dans la pensée de ses promoteurs, une démonstration de propagande en faveur du tourisme aérien et non une épreuve sportive dont l'intérêt réside dans le risque accepté et couru par les concurrents. La formule nous plaît... Elle est basée entièrement sur la régularité et n'implique aucune performance audacieuse de la part des équipages.

Samedi 2 mai: Exposition à Nîmes.
Dimanche 3 mai: Nîmes-Marseille (Marignane), avec escale obligatoire à Avignon.
Lundi 4 mai: Marseille (Marignane)-Lyon, avec escale obligatoire à Montélimar et atterrissage facultatif à Orange et à Saint-Rambert-d'Albon.
Mardi 5 mai: Exposition à Lyon.
Mercredi 6 mai: Lyon-Strasbourg avec escale obligatoire à Pontarlier et atterrissage facultatif à Macon, Mulhouse et Colmar.
Jeudi 7 mai: Exposition à Strasbourg.

Vendredi 8 mai: Strasbourg-Douai avec escale obligatoire à Reims et atterrissage facultatif à Nancy et Valenciennes.
Samedi 9 mai: Exposition à Douai.
Dimanche 10 mai: Douai-Paris (Orly).

LES CONDITIONS DU TOUR DE FRANCE

Que demande-t-on aux concurrents ?
 Simplement de ne pas mettre plus de cinq heures pour couvrir une étape entière. Tous ceux qui rempliront cette condition recevront une prime de régularité

fixée à 400 francs par avion et 100 francs par passager — non compris le pilote. — Ces primes seront majorées de 20 p. 100 pour les avions amphibies et doublées pour tous les concurrents qui accompliront la dernière étape : Douai-Paris.

Les risques d'élimination sont faibles: un concurrent ne sera éliminé que s'il ne se présente pas au départ à l'étape suivante. S'il met plus de cinq heures pour couvrir l'étape considérée, il perdra seulement le bénéfice de la prime accordée à cette étape mais pourra prétendre aux autres. Il ne devra renoncer à toucher les primes que s'il n'a pas couvert les trois premières étapes, c'est-à-dire atteint Toulouse.

Enfin, un délai supplémentaire de quinze minutes par escale sera accordé à ceux qui se seront posés à une des escales facultatives prévues au règlement.

Ce sont-là les conditions très simples imposées aux concurrents du Tour — Est-ce là toute l'épreuve ?

Non. La dernière étape Douai-Paris (Orly), pour laquelle les primes de régularité sont doublées, constituera une épreuve de vitesse pour les concurrents ayant accompli le Tour de France.

Pour cette épreuve, le départ sera donné de minute en minute, à partir de 7 heures du matin. Le classement sera obtenu par application de la formule

$$\frac{V}{P}$$

dans laquelle V est la vitesse et P la puissance par passager. Huit prix de 5.000 fr. pour le premier à 1.000 fr. pour les 7^e et 8^e sont affectés à cette épreuve, dotée au total de 20.000 francs.

Enfin, à Orly, les concurrents seront soumis à une double épreuve de décollage et d'atterrissage consistant à décoller et à atterrir sur la plus courte distance possible. Pour le décollage, ils devront d'une distance choisie par eux, franchir un fil tendu à un mètre de hauteur; pour l'atterrissage, ils devront se poser le plus près de ce fil après naturellement l'avoir franchi en vol. Le classement s'obtiendra par addition des distances parcourues en tenant compte de la puissance par passager.

Le nombre de points ainsi obtenu sera réduit de 1 pour 100 par atterrissage effectué aux étapes facultatives du Tour de France et les amphibies bénéficieront d'une bonification de 20 pour 100, le vainqueur de l'épreuve étant celui qui aura traité le plus petit nombre de points. Trente mille francs répartis en dix prix récompenseront les vainqueurs des épreuves de décollage et d'atterrissage.

En somme, la compétition du Journal

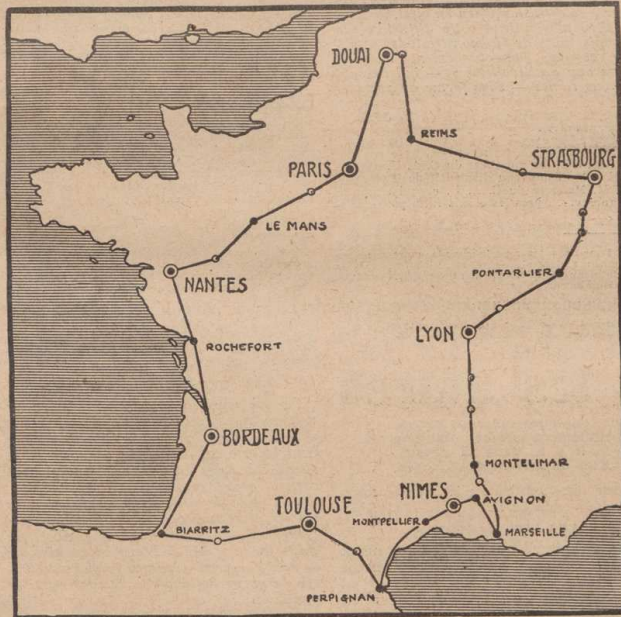
LE CIRCUIT ET L'HORAIRE

Le circuit adopté comporte neuf étapes: Paris (Orly), Nantes, Bordeaux, Toulouse, Nîmes, Marseille (Marignane), Lyon, Strasbourg, Douai, Paris (Orly), avec escales intermédiaires au Mans, à Rochefort, Biarritz, Perpignan, Montpellier, Avignon, Montélimar, Pontarlier et Reims.

Après chaque étape, une journée d'arrêt est prévue à cette étape avec exposition des appareils participants, ce qui prouve bien le souci des organisateurs de placer la compétition sous le signe de la propagande.

L'horaire du Tour de France sera ainsi le suivant :

Samedi 25 avril : Paris-Nantes avec escale obligatoire au Mans et atterrissage facultatif à Chartres et à Angers;
Dimanche 26 avril: Exposition à Nantes.
Lundi 27 avril: Nantes-Bordeaux avec escale obligatoire à Rochefort et atterrissage facultatif à Luçon.
Mardi 28 avril: Exposition à Bordeaux.
Mercredi 29 avril: Bordeaux-Toulouse avec escale obligatoire à Biarritz et atterrissage facultatif à Pau.
Jeudi 30 avril: Exposition à Toulouse.
Vendredi 1^{er} mai: Toulouse-Nîmes, avec escale obligatoire à Perpignan et Montpellier et atterrissage facultatif à Carcassonne.



Le parcours du Tour de France des Avions de Tourisme

LISTE DES ENGAGEMENTS DANS LE TOUR DE FRANCE DES AVIONS DE TOURISME

AVION	TYPE	MOTEUR	IMMATIC ¹⁰⁰	PILOTES	AVION	TYPE	MOTEUR	IMMATIC ¹⁰⁰	PILOTES
Potez 36.....	Monoplan	Salmson 95 CV	.....	Labouchère.	Caudron 232...	Biplan	Renault 95 CV	F-AJZK	Paul Perrier et Louis Clerget.
Potez 36.....	Monoplan	Renault 95 CV	.....	Yves Ripault.	Caudron 232...	Biplan	Renault 95 CV	.....	René Roulin.
Potez VIII.....	Biplan	Anzani 60 CV	F-AFGG	Henri Reservat.	Caudron 193...	Monoplan	Renault 95 CV	.....	Jean Arcate.
Potez 36.....	Monoplan	Renault 95 CV	F-ALAM	Jean Mermoz et V. Martinoff.	Caudron 232...	Biplan	Renault 95 CV	.....	Henry Foucaud.
Potez 36.....	Monoplan	Renault 95 CV	F-ALBD	Robert Lhuillery.	Farman 231...	Monoplan	Salmson 40 CV	.....	Lallouette.
Potez 36.....	Monoplan	Salmson 95 CV	.....	Jean Liétard.	Farman 230...	Monoplan	Titan 230 CV	F-AJMV	Réginiens.
Potez 36.....	Monoplan	Renault 95 CV	.....	Robert Blanger.	Farman 190...	Monoplan	Renault 95 CV	F-ALDB	X.....
Potez 36.....	Monoplan	Renault 95 CV	.....	Jean Durandéau.	Farman 190...	Monoplan	Michel 100 CV	F-ALCX	Marcel Avignon.
Potez 36.....	Monoplan	Renault 95 CV	F-ALAF	Saint-Gerçe.	Farman 231...	Monoplan	Salmson 95 CV	F-ALGN	André Herbelin.
Potez 36.....	Monoplan	.....	.....	Alex Cousin et Albert Bouchut.	Farman 232...	Monoplan	Salmson 40 CV	F-ALGX	Coadou.
Potez 36.....	Monoplan	Renault 95 CV	F-AIUO	Cendré et Laporte.	Farman 230...	Monoplan	Renault 95 CV	F-ALGX	Quintaa et X.....
Potez 36.....	Monoplan	Salmson 95 CV	.....	Roger Camion et Abrial.	Farman 231...	Monoplan	Renault 95 CV	F-ALEX	Jacques Puget.
Potez 36.....	Monoplan	Salmson 95 CV	F-ALFN	X.....	Farman 204...	Monoplan	Lorraine 110 CV	.....	Martin-Lardy.
Potez 36.....	Monoplan	Renault 95 CV	F-ALBE	Joly.	Moth D.H.....	Biplan	Gipsy 85 CV	F-AJNZ	Jean Moreau.
Caudron 230...	Biplan	Salmson 95 CV	F-ALOF	Maryse Bastié.	Moth-Morane ..	Biplan	Gipsy 85 CV	F-AJOP	Le Folovez.
Caudron 232...	Biplan	Renault 95 CV	F-AJXJ	Louis Marcelin.	Moth-Morane ..	Biplan	Gipsy 85 CV	F-AJOF	Maryse Hiltz.
Caudron 232...	Biplan	Renault 95 CV	F-ALGQ	Pierre Pharabod.	Moth-Morane ..	Biplan	Gipsy 85 CV	F-AJOC	F. Malinvaud.
Caudron 128...	Biplan	Salmson 120 CV	.....	Maurice Finat et Mauler.	Moth-Morane ..	Biplan	Gipsy 85 CV	F-AJOI	Lebeau.
Caudron 232...	Biplan	Renault 95 CV	F-AJXC	André Vaillant et Claude Letastre.	Moth-Morane ..	Biplan	Gipsy 85 CV	F-AJOG	H. de Rouvre.
Caudron 230...	Biplan	Salmson 95 CV	F-ALBT	Max Maloine et Prud'homme.	Lot-Harriot 10.	Monoplan	Lorraine 110 CV	F-AJOP	Paul Chemidlin.
Caudron 232...	Biplan	Renault 95 CV	F-AJYB	Marc Legendre.	Schreck 290...	Amphib.bipl.	Hispano 300 CV	F-ALIM	de Bimard.
Caudron 230...	Biplan	Renault 95 CV	.....	Marcel Auzouze.	Schreck	Amphib.bipl.	Hispano 180 CV	F-AJAI	Capitaine Guertiau.
Caudron 232...	Biplan	Renault 95 CV	F-ALBU	Burlaton.	Mauboussin ..	Monoplan	Salmson 40 CV	F-AJUL	Léon Challe.
Caudron 230...	Biplan	Salmson 95 CV	.....	X.....	Gueuchis T.12.	Monoplan	Renault 95 CV	F-AIYL	Louis Duc.
					Morane - Saulnier 137.....	Monoplan	Salmson 120 CV	F-AIJI	Vercyysse.
					Couzinet 30....	Monoplan	3 Salmson 40 CV	.....	Henry Massot.
									G. Grillot.
									P. Carretier et Landry.

LES AILES

JOURNAL HEBDOMADAIRE DE LA LOCOMOTION AERIEENNE

Rédacteur en Chef : Georges HOUARD.

Rédaction, Administration : 65, Faubourg Poissonnière, Paris IX^e
 TELEPHONE : PROVENCE 97-49 — CHEQUES POSTAUX : PARIS 443-49
 Abonnement d'un an : 25 Fr. - Union Postale 45 Fr. - Autres pays, 60 Fr.

Lire en page 4

le communiqué officiel du C.F.P.A.6.



A gauche, le Caudron 232, moteur Salmson de Maryse Bastié; au centre, Maryse Hilsz et Mme Lewis; à droite Reginens et Schneider devant leur Farman 230 (Ph André — Le Bourget)

LES GRANDES EPREUVES AERONAUTIQUES

LES PREMIERES ETAPES DU TOUR DE FRANCE

En dépit du temps abominable, plus de quarante avions sont partis d'Orly pour rallier la première étape : Nantes.

Malgré le mauvais temps qui régnait, le Tour de France des Avions de Tourisme organisé par « Le Journal » et l'Union des Pilotes Civils se déroule normalement avec un déchet insignifiant, puisque sur quarante-trois départs contrôlés — y compris celui du persévérant retardataire Saint-Cierge — il n'y eut que deux abandons. Quarante et un avions décollèrent lundi de Nantes pour gagner Bordeaux.

Il faut bien admettre que c'est un très beau résultat. Samedi, à Orly, la violence du vent n'incitait pas à l'optimisme et l'on pronostiquait une casse abondante entre Paris et Nantes. C'est ainsi que les plus chauds partisans de l'Aviation légère en sous-estimaient les possibilités.

Aussi bien, deux courants se dessinaient dans l'opinion. Les uns prétendaient, non sans raison, que dans l'état actuel des choses, le tourisme aérien ne se pratique que par beau temps : s'il n'y avait pas eu compétition, plus de la moitié des amateurs présents sur le terrain auraient purement et simplement renoncé à la pro-

menade ou auraient attendu, pour partir, un ciel plus clément. Le Tour de France, par de mauvaises conditions atmosphériques, ne répondait donc pas aux conditions réelles et présentes du tourisme aérien.

Les autres, au contraire, soutenaient que l'occasion était magnifique d'éprouver les possibilités du tourisme aérien et qu'on ne pouvait souhaiter un temps plus propice à une démonstration sérieuse. Si les petits avions parlaient dans les grains qui se succédaient sans arrêt, si, en dépit du vent contraire, ils arrivaient au but, une fois de plus, la preuve serait faite de ce que l'on peut en attendre.

Les deux thèses se défendaient et se défendent encore, bien que les avions aient triomphé dans la dure épreuve à laquelle ils furent soumis.

On pouvait regretter que, pour intéresser le grand public au Tour de France, celui-ci n'eût pas revêtu davantage l'aspect d'une compétition. Le Tour de France est une vaste tournée, disait-on, dont tout esprit de lutte est banni. Le premier arrivé n'est pas mieux placé que le dernier puisque en fait, il n'y aura de classement que dans la dernière étape.

Certes oui, mais c'est bien là, précisément, ce que les organisateurs ont voulu. Et le mauvais temps s'est chargé de transformer la « promenade » de Paris à Nantes en une lutte sévère non pas entre les concurrents mais entre ceux-ci et l'atmosphère en furie. C'est l'atmosphère qui a été battue.

Le Tour de France prodiguera, à

n'en pas douter, des enseignements précieux. Mais, pour les dégager, il faudra attendre la fin de l'épreuve; celle-ci commence seulement et d'ici le retour à Orly, bien des surprises peuvent se produire... Le Tour de France, en caravane, même sans compétition, n'est peut-être pas la simple promenade que l'on imaginait.

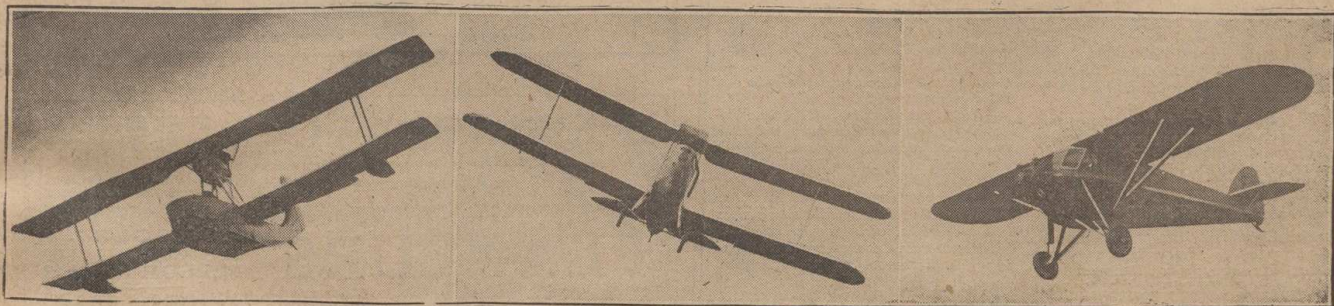
Au départ d'Orly, le 25 au matin

ORLY, 6 h. 30 du matin. Brr... Ciel gris. Nuages bas. Pluie intermittente, glacée. Dirait-on que nous sommes au printemps ? Engourdis par le froid, nous nous tirons hors de la voiture qui nous a amenés. Quelle idée de fixer le départ à 7 heures ! C'est beaucoup trop tôt. Les uns ont dû se lever à 5 heures, les autres à 3 heures pour être fidèles au rendez-vous. Tout cela ne favorise pas l'éclosion de la bonne humeur...

N'empêche. Il faut bien constater qu'en arrivant à 6 h. 30 à Orly, on est loin d'être parmi les premiers sur l'aérodrome. Beaucoup, beaucoup de monde... On frappe la semelle, on se frotte les mains, on échange d'innombrables bonjours. On pleure en commun sur le temps...

Du grand hangar à dirigeables où ils ont passé la nuit, les avions concurrents se traînent cahin-caha jusqu'au fief de l'Aéronautique marchande où ils attendront patiemment l'heure du départ. A cet égard, c'est beaucoup mieux qu'au Challenge International des Avions de Tourisme ; il n'est pas nécessaire de traverser tout le terrain, dans l'herbe mouillée, pour arriver près des avions. Cette fois, ce sont les avions qui viennent jusqu'à nous. Devons-nous cela à l'initiative des organisateurs ou à la répugnance de l'Aéronautique maritime à laisser piétiner son domaine par la foule des civils ? De toute façon, le résultat est heureux et justifie des compliments à ceux auxquels nous le devons.

Mais, pour ne pas faire de peine à nos



A gauche, le Schreck 180 Hispano de Louis Duc; au centre, le Moth de Lefolcalvez; à droite, le Potez-Salmson de Labouchère (Photo André — Le Bourget)

bons amis de l'Aéro-Club de France, constatons également qu'aux Challenges Internationaux, les départs étaient mieux réglés, une petite pagne — qui, en raison de son caractère familial, n'est d'ailleurs pas sans charme — préside aux ordres de mise en route. Evidemment, ici, on n'a pas affaire à des professionnels de l'organisation sportive...

Les engagements sont nombreux, nous avaient dit quelques esprits égarés, mais les défections ne seront également. « Vous comptez ceux qui sont au départ... » Nous avons compté. Sur cinquante-deux engagés, il n'y a que dix défaillants. C'est incontestablement un succès.

Les avions sont rangés, par marques, sur le terrain : d'abord les Farman qui partent les premiers, puis les « divers », puis les Moth, puis les Caudron et, enfin, l'écurie imposante des Potez. Chez les pilotes, ce sont les amateurs qui dominent. Les professionnels sont moins de dix. « Vos amateurs vont se dégonfler », n'avait déclaré un pessimiste sentencieux, en me désignant du doigt les gros nuages noirs qui galoipaient dans le ciel gris. « Nos » amateurs sont partis sans hésiter, sans même paraître appréhender la lutte très sévère qu'ils allaient avoir à soutenir contre la pluie et les rafales.

L'ATTITUDE courageuse des concurrents leur vaut les compliments et les vœux du Sous-Secrétaire d'Etat de l'Air. Car le jour n'est pas levé depuis longtemps et, cependant, M. Etienne Riché est déjà là, s'intéressant aux préparatifs des départs, ayant pour chacun la bonne parole qui convient... Les collaborateurs de son Cabinet l'accompagnent ; il y a là M. Georges Sandes, le capitaine Langeron, le capitaine Baradès ; il y a le grand chef de la Propagande au ministère de l'Air, le commandant Gigodot.

Tous ces personnages vont de l'un à l'autre, félicitant, congratulant, encourageant...

Le Ministre, qui comptait déjà tant de sympathies dans le milieu aéronautique, aura définitivement conquis tous ceux qui ne l'avaient pas encore approché et qui l'ont vu à Orly témoignant, par sa présence et sa parole, de l'intérêt qu'il porte à l'Aviation privée.

M. Etienne Riché est resté plus de deux heures sur le terrain et il ne l'a quitté que pour partir pour Villacoublay où il a passé, en inspection, le reste de la matinée.

Ce ne sera pas une compétition, avait-on dit, ce sera une promenade. Et l'on avait accordé cinq heures aux concurrents pour couvrir chaque étape. « C'est large, et tous rempliront aisément cette condition », le temps abominable a changé cela. L'opinion générale est, maintenant, que personne ne rattrapera Nantes dans le délai imposé et que la moyenne des avions les plus rapides sera extrêmement basse.

Hegelien, président de l'Union des Pilotes civils et commissaire général de l'épreuve, ne quitte guère le téléphone où il obtient de l'O.N.M. les prévisions météorologiques les moins réjouissantes. Disposant de son pouvoir quasi dictatorial, il décide de reporter le départ à 8 heures du matin et de « neutraliser » les temps de la première étape.

Heureuse mesure ! Les concurrents qui auront rallié Nantes ce soir accompliront un effort assez méritoire pour qu'on ne leur impose pas une allure que le vent contraire, bien trop violent, les empêcherait de réaliser.

(Voir la suite en page 11).

Nous ne donnons pas de primes à nos abonnés. Nous ne leur offrons pas de concours. Nous comptons seulement sur leur foi dans l'idée aéronautique pour nous maintenir leur confiance et nous aider à développer ce journal.



Les Commentaires de Wing

LA QUESTION DES MANCHES A AIR

Jeudi, 30 Avril.

Epuisé par sa tâche écrasante de Conseiller Municipal parisien du XXII^e arrondissement, Théophile Duronflard avait décidé de se reposer quelques jours chez son fils, à... mettons Lyon, par exemple.

Ce bon Duronflard, loin du bruit de la capitale, se proposait de mettre la dernière main à un important travail sur la standardisation des manches à air, car il était le rapporteur de la sous-commission des indicateurs d'atterrissage, élément très actif de la Commission de l'Air de l'Hôtel de Ville que préside avec compétence M. Léon Riotor.

Théophile Duronflard était parfaitement convaincu de l'importance de sa mission. Il avait entendu son collègue L'Hopitalault faire l'apologie de l'aviation et exposer que chacun, bientôt, voudra piloter son petit avion de tourisme comme chacun, aujourd'hui, veut posséder sa petite conduite intérieure. Il avait assisté à des discussions épiques à l'aéroport de Paris. Il avait même proposé de transformer l'hippodrome de Longchamp en aéroport et l'avenue des Acacias en autoroute. Mais il s'était fait vertement rebrouver par les encourageurs de la race chevaline. Ses amis l'avaient consolé en lui déclarant que toute discussion était impossible avec les cavaliers, qu'ils étaient intraitables et qu'il fallait attendre son heure pour leur prouver que le moteur à essence était une aussi noble conquête de l'homme que leur moteur à crotin.

En attendant, Théophile méditait sur ses manches-standard. Elles seraient épatantes, aux couleurs de la Ville de Paris, rouge et bleu, avec un beau petit « Fluctuat nec mergitur », qui s'enroulerait sur le hampe comme un vers de mirliton. Et puis, il y avait, pour les entrepreneurs, des fonctionnaires assimilés aux allumeurs de réverbères, qui seraient chargés de les astiquer et de les orienter selon les indications du Général Delcambre.

En vérité, ce rapport serait un pur triomphe et clouerait le bec à ces impies qui tournent en dérision les Commissions, les Conseils et les Académies en déclarant que le Français ne conçoit le travail que sous la forme agglutinée.

A Lyon, Théophile trouva son fils fort occupé à une tâche écrasante. Lui aussi, il était rapporteur ; lui aussi, il s'occupait des manches à air ; mais c'était au nom de la Commission Départementale. Son avis était très net. Les manches à air étaient

des engins désuets et surannés qu'il fallait remplacer par des T orientables. Et son rapport était accablant.

Théophile, outré de l'intransigeance de son héritier, partit en claquant les portes et il alla terminer son travail chez son neveu, à Galoubet-sur-Tambourin.

Le neveu fut enchanté de voir son oncle. Justement, il avait à lui demander quelques tuyaux, car, Conseiller municipal, il avait été chargé par le maire d'établir un rapport sur la création d'un terrain d'atterrissage pour avions de tourisme.

— Comment ! toi aussi, j'en fais des rapports sur l'aviation ! Mais c'est une épigramme. Enfin, il sera bien, ton aéroport ? L'espère que tu vas lui mettre une manche à air ?

— Une manche à air ! Jamais de la vie. Ça ne marche jamais quand on en a besoin. Nous avons trouvé beaucoup mieux. Le garde-champêtre sera chargé d'allumer un feu de paille dès qu'il entendra un avion. Au moins, ça se verra. Inutile de discuter, nous avons voté les centimes additionnels pour l'achat de l'arrosoir destiné à mouiller la paille.

— Mon pauvre ami, je suis désolé de constater l'hérésie qui règne dans la famille. Sans manche à air, ton aéroport communal ne sera jamais qu'une vulgaire balte aérienne, une petite station de moins que rien. Mon avis est fort net. La manche à air est à l'aérodrome ce que le sémaphore est au chemin de fer. Sans manche à air, pas d'aviation puissante.

Et Théophile, désolé, allait se retirer dignement dans sa chambre lorsqu'il aperçut le fils de la maison.

— Au moins, toi, tu ne fais pas de rapports sur les aérodromes ! Tu ne t'occupes pas d'aviation...

— Mais si, c'est moi qui fais le moteur lorsqu'on joue à la traversée de l'Atlantique.

— Ah ! Ah ! Alors, que penses-tu des indicateurs de vent ?

— Oh ! tu sais, ces trucs-là, ça ne m'intéresse pas. Je serai pilote. Lorsque j'aurai beaucoup de sous dans ma tirelire, j'achèterai un avion et j'irai au Pôle Sud et au Japon...

Et voilà comment, procédant du détail à l'essentiel, la génération des commissions aura préparé la voie à la génération des hommes de l'air. Les premiers auront joué leur rôle. Ils auront permis l'avènement des seconds.

WING.

Après les performances que viennent de réaliser BOSSOUTROT et ROSSI sur leur BLERIOT 110 HISPANO 600 CV et DORET, LE BRUX et CADOU sur leur DEWOITINE HISPANO 650 CV.

La France tient la 1^{re} place dans le Palmarès glorieux de l'Air
Sur 34 records du monde appartenant à la France, 29 ont été conquis par le moteur

HISPANO-SUIZA

AVIONS

Distance en circuit fermé, BOSSOUTROT et ROSSI sur Bleriot 110 HISPANO 600 CV.
— en ligne droite, DORET, LE BRUX et CADOU sur Dewoitine HISPANO 650 CV.
— avec 500 kg de charge, DORET, LE BRUX, CADOU sur Dewoitine HISPANO 650 CV.
— avec 1.000 kg de charge, DORET, LE BRUX, CADOU sur Dewoitine HISPANO 650 CV.
— avec 2.000 kg de charge, DORET, LE BRUX, CADOU sur Dewoitine HISPANO 650 CV.
Durée en circuit fermé, BOSSOUTROT et ROSSI sur Bleriot 110 HISPANO-SUIZA 600 CV.
— avec 500 kg de charge, DORET, LE BRUX et CADOU sur Dewoitine HISPANO 650 CV.
— avec 1.000 kg de charge, DORET, LE BRUX et CADOU sur Dewoitine HISPANO 650 CV.
— avec 2.000 kg de charge, DORET, LE BRUX et CADOU sur Dewoitine HISPANO 650 CV.
Vitesse sur base, adjudant BONNET sur Bernard HISPANO-SUIZA 450 CV.
— sur 500 km., SADI LECOINTE sur Nicopart Delage HISPANO-SUIZA 500 CV.
— sur 1.000 km., DORET sur Dewoitine HISPANO-SUIZA 600 CV.
— sur 2.000 km., HAYA et RODRIGUEZ sur Bréguet 19 HISPANO-SUIZA 600 CV.
— sur 5.000 km., HAYA et RODRIGUEZ sur Bréguet 19 HISPANO-SUIZA 600 CV.
— sur 2.000 km. avec 500 kg de charge, HAYA et RODRIGUEZ sur Bréguet 19 HISPANO-SUIZA 600 CV.
Vitesse sur 500 km., avec 2.000 kg de ch., DUBOULDEU sur Latécoère 28 HISPANO 650 CV.
— sur 2.000 km. avec 2.000 kg. de charge, DORET, LE BRUX et CADOU sur Dewoitine HISPANO 650 CV.

HYDRAVIONS

Distance en circuit fermé, MERMOZ, DARRY, GIME sur Latécoère 28 HISPANO 600 CV.
— en ligne droite, MERMOZ, DARRY, GIME sur Latécoère 28 HISPANO 600 CV.
— en circuit fermé, avec 500 kg de charge, PARIS et HEBERT sur Latécoère 28 HISPANO-SUIZA 650 CV.
— en circuit fermé, avec 1.000 kg de charge, PARIS et HEBERT sur Latécoère 28 HISPANO-SUIZA 650 CV.
Durée avec 500 kg de charge, PARIS sur Latécoère 28 HISPANO 650 CV.
— avec 1.000 kg de charge, PARIS et HEBERT sur Latécoère 28 HISPANO 650 CV.
— avec 2.000 kg de charge, PREVOST et HAFF sur Latécoère 28 HISPANO 650 CV.
— sur 500 km. avec 2.000 kg de charge, PREVOST et HAFF sur Latécoère 28 HISPANO 650 CV.
— sur 2.000 km., PARIS sur Latécoère 28 HISPANO 650 CV.
— sur 2.000 km. avec 500 kg de charge, PARIS et HEBERT sur Latécoère 28 HISPANO 650 CV.
— sur 1.000 km. avec 1.000 kg de charge, PARIS et HEBERT sur Latécoère 28 HISPANO 650 CV.
— sur 2.000 km. avec 1.000 kg de charge, PARIS et HEBERT sur Latécoère 28 HISPANO 650 CV.

CAUDRON

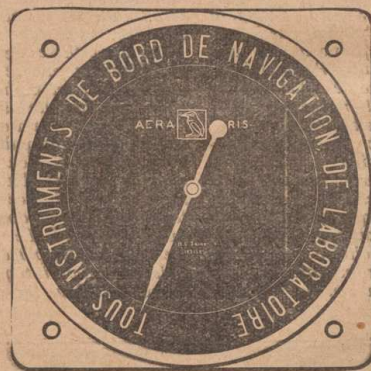
lance en série " LUCIOLE "

Nouveau biplace de tourisme

Moins cher ! Plus rapide ! Plus léger !
Aussi sûr et aussi robuste que le C. 230 !

Demandez renseignements à

CAUDRON, 52 à 72, r. Guynemer, ISSY-LES-MOULINEAUX (Seine)



STÉ F^{SE} DE VOL A VOILE STÉ A^{NE} AU CAPITAL DE FR. 1.000.000

SIEGE SOCIAL : 50 bis, RUE DE LISBONNE - PARIS

ATELIERS A TOULOUSE { 10, Route de Revel, et rue des Trois-Fours.

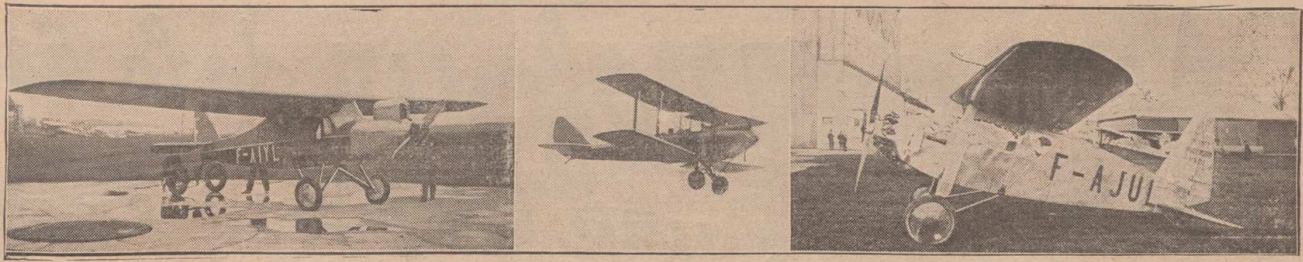
PENSEIGNEMENTS ET BUREAUX (Exploitation) : 27, Rue d'Alsace, TOULOUSE

PLANEURS

— ÉCOLE —
ENTRAÎNEMENT
PERFORMANCE

CONSTRUCTION EN SÉRIE — LIVRAISON RAPIDE

AVIONS LEGERS



De gauche à droite, le monoplane Guerchais, moteur Renault de 95 CV, de Massot; le « Moth » de Maryse Hilsz; le Mauboussin, de Verçruysey (Photo André — Le Bourget)

LE TOUR DE FRANCE DES AVIONS DE TOURISME

De Nantes à Marseille avec les touristes de l'air

Les quarante-deux avions, qui repartirent de Nantes, sont passés à Bordeaux, Toulouse, Nîmes, Marseille et sont arrivés au complet à Lyon.

Le Tour de France se poursuit. Au moment où nous écrivons ces lignes, les touristes sont à Lyon. On en est resté aux deux abandons de la première étape; depuis Nantes, les concurrents sont toujours au nombre de quarante-deux. A peine s'il y eut, ici et là, un retardataire qui rejoignit toujours le groupe avant le départ du lendemain.

Il est juste de dire que l'épreuve a de moins en moins l'allure d'une compétition et que, trop souvent peut-être, on adapte les conditions de l'étape aux circonstances atmosphériques: substitution d'une escale à une autre, départs différés, temps neutralisés, etc. Aussi bien, nous avait-on prévenus qu'il ne serait pas question de course, mais d'une promenade. C'est effectivement une promenade, sauf, bien entendu, la terrible première étape, dont tous les concurrents ne sont pas près de perdre le souvenir.

Mais puisqu'il s'agit d'une promenade, on peut regretter aussi que, pour certains, cette promenade revête par trop le caractère d'une démonstration commerciale. Certes, il n'est pas mauvais que des constructeurs aient saisi l'occasion de ce Tour de France pour exhiber leurs productions et en faire valoir les qualités aux acheteurs éventuels de province. Nous avons trop souvent demandé aux industriels de l'Aéronautique d'être des commerçants, pour aujourd'hui le leur reprocher... Cependant, il ne faut pas oublier que s'il n'y a pas compétition, il y a néanmoins nécessité, pour ceux qui accomplissent l'épreuve, de satisfaire à cer-

taines conditions s'ils veulent, à Orly, être classés et bénéficier des prix. Ce qui revient à constater que les difficultés du Tour ne sont pas les mêmes pour tous, suivant qu'ils appartiennent ou non à une équipe à laquelle un avionneur ou un constructeur de moteurs prête le concours de ses mécaniciens. Comme dans l'ancienne formule du Tour de France cycliste, il y a dans ce Tour de France aérien des « isolés » qui ne peuvent guère compter que sur eux-mêmes... L'appui des constructeurs dénature un peu l'esprit de la « promenade ».

Il apparaît, d'autre part, que l'organisation n'est peut-être pas non plus absolument parfaite. Aux étapes, c'est souvent la petite pagaille; les équipages se dispersent sans directives précises pour leur logement, sans instructions pour l'heure des départs du surlendemain. L'ordre de ces départs a provoqué aussi quelques réclamations... inévitables d'ailleurs. La tâche des organisateurs est toujours lourde et ingrate. C'est le premier Tour de France du genre; on fera mieux la prochaine fois. On se souviendra des villes qui reçurent les concurrents comme elles se devaient de les recevoir... et des autres qui les laissèrent « tomber ».

Dans l'ensemble, le Tour de France du Journal et de l'Union des Pilotes Civils est incontestablement une très heureuse manifestation de propagande en faveur de l'aviation privée, qui ne peut manquer de recruter à bref délai de nombreux adeptes au tourisme en avion.

A Rochefort, escale intermédiaire, Lallouette naturellement, se posa le premier. Les autres arrivèrent ensuite, sauf l'équipage Grillot-Gouard qui, en se posant en route, cassa son hélice. Il devait être de la sorte immobilisé jusqu'au lendemain dans l'attente d'une hélice de rechange, qui avait été demandée au Centre d'Entraînement d'Angers.

A Bordeaux, quarante concurrents atterrirent sans encombre; il ne manquait à l'appel que Grillot et André Max qui, avec sa passagère, Mme Jeanne Pujol, avait pris le chemin des écoles et était allé atterrir à Cazaux. Il devait d'ailleurs, un peu plus tard, rallier Bordeaux ainsi que Grillot, qui atteignit l'aérodrome de Mérignac le lendemain mardi, à 16 h. 20.

La journée de mardi était consacrée à l'exposition des appareils et au repos des concurrents; il y eut néanmoins quelques vols sur le terrain, notamment ceux de Haegelen sur son Lorraine-Hanriot. Il y eut pas mal de visiteurs parmi lesquels Miss Europe.

Il semble que l'atmosphère ait voulu dès la première étape d'Orly à Nantes, épuiser toute sa colère. Ce n'est point qu'elle n'ait montré par la suite aux touristes, que des sourires, mais ses grimaces furent sans gravité. Il fallait bien, pour la forme, que la pluie, le Vent d'autan et le Mistral fissent partie du cortège!

Aussi, à partir de Nantes, les concurrents du Tour de France éprouvèrent-ils l'impression que le plus mauvais était passé. Mais tout le long du voyage on parlait de cette fameuse « danse » de cinq heures. Malinvaud, ancien chef de pilotage à Avord et qui compte 15 ans d'expérience disait: « Après Le Mans, j'ai cru que les ailes allaient casser en l'air... ». Et comme Edmond Blanc, invoquant les certitudes de la technique, répliquait: « Tout de même! les avions sont construits pour encaisser les mauvais temps », Herbelin, le sympathique « as » de guerre, affirmait que, de toute sa périlleuse carrière, cette étape de Paris à Nantes demeurait la plus hostile. Lallouette pensait comme Herbelin et Malinvaud, de telle sorte qu'on peut affirmer que l'épreuve imposa aux cellules les sévérités d'un essai statique. Les avions de tourisme viennent donc de remporter comme leurs pilotes, une victoire dont on mesurera bientôt l'étendue.

A Bordeaux, sur le beau terrain de Mérignac où le colonel Noé et le capitaine Mesrouze représentaient l'aviation militaire, les personnages officiels reçurent les touristes. Mais le public s'y trouvait peu nombreux. Il apparaissait déjà que le circuit des avions jouait pour celui des autos et motos le rôle d'un décor. La curiosité populaire attendait les autos dans les villes, oubliant que les cent touristes aériens et les 11 avions...

vants représentaient un cortège au moins équivalent.

Les équipages eurent du mal à trouver des chambres. Vaguement informés que les logis avaient été retenus pour eux, les touristes rencontraient dans les hôtels l'indifférence ou l'ignorance de ces mesures. Bordeaux ne leur fit donc pas une réception en rapport avec leur effort, ni avec l'importance de la ville, et comme Nantes, cette ville leur laissera un souvenir assez médiocre. Nolons qu'à Nantes on a fait payer des entrées aux visiteurs du terrain, sans offrir aux touristes le moindre goûter à l'arrivée, comme Le Mans, escale facultative, eut la délicatesse de le faire.

Mérignac, un des concurrents disait: « On nous laisse tomber pour le prince de Galles! ». En effet, le trimoteur des Imperial Airways attendait son Altesse rentrant d'Amérique, pour la mener à Londres. Le prince fit arrêter sa voiture avant le point fixé par les autorités, entra dans la cantine des mécanos, réclama du café noir, et bousculant le protocole qui l'invitait à passer dans le salon, à côté, laissant dans l'embrasement les uniformes empanachés, monta lestement dans le trimoteur. Les Bordelais en étaient tout pantois. Ils se consolèrent en étant planté le beau D. B. 70 qui fit escorte au prince en casquette et complet rose brique.

TROISIÈME ÉTAPE BORDEAUX - TOULOUSE (29 AVRIL)

Le mercredi matin, le brouillard régnait encore et l'on dut, à nouveau, reporter le départ à 8 heures. Cette fois, ce sont des appareils numérotés — comme nous en avions exprimé le vœu — qui s'envolèrent: la veille, on avait, en effet, attribué un numéro à chaque concurrent. Pas de défection au départ. Jean Moreau, appelé par ses affaires à Auxerre, y était allé et en était revenu. Pas de manquants non plus à l'escale de Biarritz où les concurrents furent reçus de façon charmante sur l'aérodrome de Parme par l'Acro-Club Basque. Les concurrents passèrent en rase-motte sur Hossegor et s'enthousiasmèrent devant la beauté du site. Le temps était magnifique; un léger vent arrière favorisait les touristes. La première arrivée à Toulouse eut lieu à 10 h. 40; les autres se succédèrent jusque dans l'après-midi. Pas d'autre incident à signaler que l'atterrissage dans un champ, de Maryse Bastié, descendue pour demander son chemin. Renseignée sur la bonne direction, elle reprit son vol et gagna Toulouse.

A l'atterrissage à Franccazal, Jean Moreau dépassa les limites du terrain et alla se poser dans un pré voisin.

José Lardy joua de malheur. Il eut, entre Biarritz et Pau, deux pannes successives qui le retardèrent au point de lui faire dépasser les cinq heures prévues comme temps-limite pour atteindre l'étape.

Ce furent là les seuls incidents de l'étape Bordeaux-Toulouse; le soir, à Toulouse, les quarante-deux concurrents au départ de Nantes étaient encore présents.

Dès le départ de Bordeaux-Mérignac, les touristes piquèrent vers la côte, les uns vers Arcachon, les autres plus bas. Ce parcours fut un enchantement.

Le temps se mettait au beau. Les appareils suivaient l'interminable et déserte bande de sable du Golfe de Gascogne. Escale à Biarritz où un goûter était servi mais dont tous les bénéficiaires, pressés d'arriver à Toulouse, ne profitèrent point. Ils emportèrent de leur passage, avec cette agréable constatation, la vision féérique du rocher de la Vierge, de la côte des Basques et du décor prestigieux de la Rhune. Un autre décor plus puissant, devant les accompagner, celui des Pyrénées dont les neiges massives surgissaient hors des nuages. Les voici à Pau. Le colonel Le Bihan et le commandant Bourges sont là et dis-

EN SUIVANT LE TOUR D'ETAPE EN ETAPE

DEUXIÈME ÉTAPE NANTES-BORDEAUX

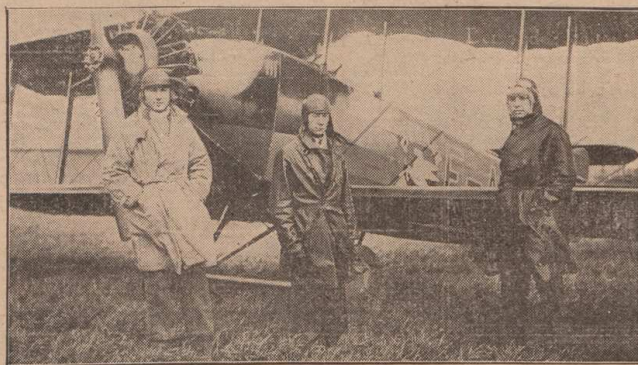
(27 AVRIL)

REPARONS tout de suite une omission bien involontaire. Nous avons oublié, la semaine dernière, un concurrent dont l'effort réel méritait, de notre part, un meilleur sort. Il s'agit de José Lardy, qui partit effectivement d'Orly à l'heure fixée — l'un des premiers — et qui arriva à Nantes dans d'excellentes conditions malgré l'inclémence du temps. Cet effort méritait d'autant plus d'être signalé que celui qui l'accomplit eut à surmonter, pour pouvoir prendre le départ, bien des difficultés. Rentré de Cannes et de Nice par avion, juste la veille du Tour de France, José Lardy dut faire démonter un réservoir non homologué — encore un! — pour être autorisé à s'envoler le lendemain. Il y réussit et, malgré la dure étape de la veille, arriva septième à Nantes. Pour un jeune pilote — qui n'a pas vingt ans et 80 heures de vol — c'est un joli résultat. José Lardy monte un Farman 231, immatriculé F-ALEX, équipé d'un moteur Renault de 95 CV.

Avec Saint-Cierge, dont nous avons rapporté le départ tardif d'Orly, c'est donc en définitive quarante-quatre concurrents qui s'envolèrent de Paris l'autre samedi. Le capitaine Guertiau et Guilbert, ayant dû abandonner au cours de la première étape, ce sont donc quarante-deux concurrents qui restèrent en présence à Nantes et qui prirent le départ lundi 27 avril pour Bordeaux.

On se souvient que Haegelen, commissaire général du Tour de France, avait décidé, devant le mauvais temps, de « neutraliser » le parcours jusqu'à Bordeaux. En d'autres termes, les concurrents avaient ainsi jusqu'à mercredi matin pour rallier Bordeaux sans risque de pénalisation. Engrçons-nous de constater qu'ils n'en profitèrent pas.

Le temps était encore couvert quand les premiers concurrents arrivèrent à l'aérodrome du Bêle, vers 6 heures du matin, pour procéder aux préparatifs du départ. En raison de la brume, celui-ci fut d'ailleurs différé jusqu'à 8 heures. A 8 h. 05, Lallouette, le premier, décollait en direction du sud, suivi successivement de tous ses concurrents. A 9 h. 30, Saint-Cierge arrivait, faisait le plein et repartait aussi. Mauler, sur son Caudron 128, partit le dernier de tous... A 10 h. 45, il ne restait plus personne au Bêle.



Le Caudron 128, moteur Salmson de 120 CV de l'équipage Mauler-Forestier-Petit (Photo André — Le Bourget)

— Voyez, a conclu M. Ehmichen, le danger n'est pas si grand qu'on le croit. En pratique, il est nul. Aussi bien, il est possible, au droit du moteur, de protéger l'enveloppe contre tout danger d'incendie comme on la protégera de la projection possible d'une pale d'hélice contre tout risque de déchirure. Déjà, actuellement, le pilote est protégé contre une telle éventualité par des grillages métalliques disposés aux endroits convenables. D'ailleurs, il n'est pas impossible de prévoir le remplacement de l'hydrogène par de l'hélium si nous pouvons nous en procurer ou, plus simplement encore, par de l'air.

— Par de l'air?
— J'y ai songé: rien ne s'y oppose. Il faudra seulement plus de puissance, on soumettra l'appareil à un régime plus dur et plus fatigant, ce sera moins agréable et la descente sera plus rapide mais, encore une fois, c'est possible. Quant à votre autre critique — le vent — jusqu'à 6 mètres à la seconde, je suis sorti et j'ai atterri sans intervention extérieure. Au delà, il est très facile d'immobiliser l'appareil au sol, dès qu'il s'est posé, au moyen de petits harpons dont je vais vous faire la démonstration.

L'ATTERISSAGE DANS LE VENT

Nous sommes sortis sur le terrain. On a fait fonctionner, en ma présence, les harpons dont M. Ehmichen venait de me parler: il s'agit d'un tube-canon à l'intérieur duquel glisse un harpon. Ce harpon est relié à une partie résistante de l'hélicostat par un câble métallique. Sous la détente brusque d'une petite bouteille de gaz carbonique, le harpon quitte son tube à la vitesse d'un projectile et va se fixer en terre. L'hélicostat comporte deux tubes de ce genre: d'un coup de poing, le pilote les actionne au moment où il touche le sol, provoquant ainsi l'amarrage instantané de l'appareil par deux câbles solidés. Maintenu par ces câbles, l'appareil ne bouge plus: le pilote peut quitter son bord avec la certitude de retrouver sa machine là où il l'a laissée. La démonstration est convaincante.

— En vol, la tenue dans le vent est une question de vitesse. La vitesse déjà appréciable avec l'appareil actuel, sera très sensiblement augmentée sur l'appareil suivant où le châssis et ce qu'il porte seront carénés, profilés comme il convient. On atteindra facilement le 110 à l'heure...

Et M. Ehmichen me parle de ce qu'il attend des hélicostats dans la construction va suivre, et qui sont destinés à recevoir des applications touristiques, militaires, qui pourront entreprendre de grands voyages, de très grands voyages dans des conditions de sécurité et de rendement inégalées. Je regrette de ne pouvoir reproduire les chiffres et les indications qui, à ce propos, me furent données...

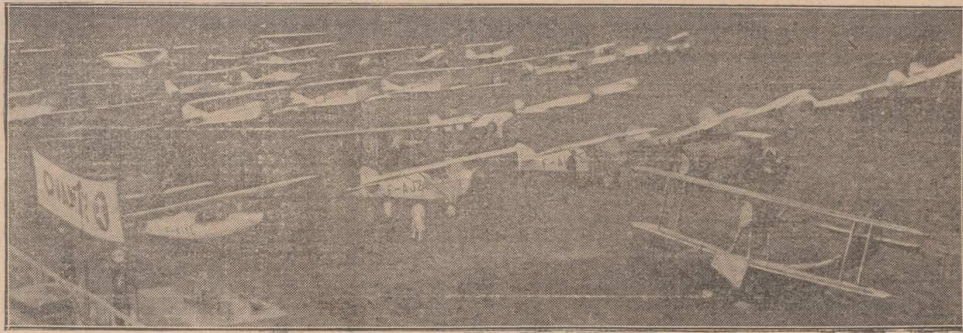
SECURITE ET RENDEMENT

J'ai résumé très imparfaitement, dans ce qui précède, l'essentiel de ma visite à Valentigney: c'est ce qui résulte en tout cas, d'une longue conversation, des démonstrations auxquelles j'ai assisté, des films que l'on a fait défiler sous mes yeux, des essais de toutes sortes qu'en ma présence, M. Ehmichen et ses excellents collaborateurs ont bien voulu répéter. J'ai vu le laboratoire, la soufflerie aérodynamique qui en fait le principal intérêt, les balances pour l'essai et l'étude des hélices et, enfin, le hangar où repose l'hélicostat dont je me suis efforcé de donner une brève description. J'ai devoué, un peu plus tard, dans la demeure charmante de l'ingénieur, un laboratoire privé qui est simplement une merveille et dans lequel, outre beaucoup d'autres choses dont on aimerait parler, se trouve un autre petit tunnel qui ferait l'admiration d'Henri Mignet. Qu'on voudrait donc dire tout ce qui mériterait d'être dit sur le beau caractère d'Etienne Ehmichen, sur la courtoisie et l'agrément de son accueil, sur l'intérêt immense de ses recherches, sur la modestie de ses déclarations, sur sa foi surtout et la puissance de ses convictions!

J'y reviendrai. Il faudra y revenir. Pour l'instant, il convient de conclure.

Ma conclusion personnelle est que l'on se trouve, avec l'hélicostat Ehmichen, devant la première réalisation d'une technique toute nouvelle. Si l'on examine cette réalisation d'une manière vraiment objective, en écartant toute considération de sentiment, on ne peut admettre qu'une chose: c'est que cet appareil a donné des résultats que ni l'aviation, ni l'hélicoptère, ni le dirigeable n'ont encore donnés! Deux points sont acquis: une sécurité pratiquement complète, un rendement rarement ou jamais atteint. Qu'on aime ou qu'on n'aime pas ce mariage inattendu du plus léger et du plus lourd que l'air, cette union du dirigeable et de l'hélicoptère, il n'y a, en définitive, que le résultat qui compte. Le résultat est énorme. Il est bien possible que l'aviation nous apporte un jour quelque chose d'aussi bien. Pour l'instant, ce n'est pas le cas. Suivons donc, avec tout l'intérêt dont ils sont dignes, les travaux de M. Etienne Ehmichen: ils viennent d'ouvrir un chapitre nouveau de l'histoire de la navigation aérienne.

Georges HOUARD.



LE TOUR DE FRANCE DES AVIONS DE TOURISME

DE MARSEILLE A PARIS, PAR STRASBOURG

La grande épreuve du Tour de France qui, au départ, mit en ligne quarante-quatre concurrents, réunis à l'arrivée, dimanche à Orly, trente-huit appareils officiellement qualifiés pour le classement. Massot, sur Guerschais, à moteur Renault 35 CV, est le grand vainqueur du Tour, un accident ayant éliminé Régimensi du classement.

Le Tour de France est terminé. Si l'on considère que, sur quarante-quatre avions qui prirent le départ d'Orly le 25 avril, trente-huit — quarante avec Régimensi et Marot — ont accompli cet immense circuit de 3.000 kilomètres, on peut constater que c'est un brillant succès à l'actif de l'aviation de tourisme.

Des enseignements nombreux et de tous ordres ont été prodigués par cette épreuve. Nous ne manquerons pas de les dégager. Pour aujourd'hui, contentons-nous d'exposer ce que furent les dernières étapes du Tour de France en accomplissant aussi ce devoir agréable de révéler que si les lecteurs des Ailes ont pu vivre de bout en bout la vie de cette grande randonnée, ils le doivent à notre ami Edmond Blanc. Edmond Blanc, qui faisait équipe avec Fernand Malinvaud à bord du Moth-Morane — le petit Point-d'Interrogation, acheté à Costes par Malinvaud —, a bien voulu, en effet, représenter Les Ailes dans le Tour de France.

Edmond Blanc, l'auteur du livre si remarqué, *Toute l'Aviation, joint à une longue pratique de l'Aviation une culture littéraire étendue. Capitaine-aviateur, ingénieur des Arts et Manufactures, sorti premier, en 1920, de l'École Supérieure d'Aéronautique, l'intérêt de ses comptes rendus nous a rappelé qu'il était aussi un journaliste de talent.*

Qu'il veuille donc bien trouver ici l'expression de notre gratitude pour la collaboration précieuse qu'il nous a apportée au cours de cette épreuve.

SIXIÈME ÉTAPE MARSEILLE - LYON (4 mai)

Le temps a été meilleur qu'on n'osait l'espérer. Un léger vent arrière a favorisé les concurrents qui, pour la plupart, ont accompli le parcours en moins de deux heures. Le premier départ fut pris à Marignane à 8 h. 20, tandis que la dernière arrivée à Lyon, à l'aérodrome de Bron, eut lieu à 13 h. 32.

Les quarante-deux concurrents arrivés à Marignane le 3 en repartirent le lendemain; tous arrivèrent à Lyon. Aucune élimination par conséquent.

Un seul incident: la pénalisation infligée à Lefolcalvez, qui « brûla » l'étape obligatoire de Montélimar.

On avait dit aux touristes — avec cet accent charmant qui est comme le condiment sonore du langage —: « A Marseille, après la pluie, c'est le mistral... Maintenant... comme on a eu quelques averses ce matin... peut-être qu'il ne soufflera pas très fort!... » Sa Majesté Mistral, courtoisement, s'abstint. Un léger vent arrière poussa, au contraire, les avions, par l'effet d'une aimable sagesse, pour cette étape, la plus longue du tour. Ainsi, dans cette éblouissante vallée du Rhône que l'admiration doit placer à côté de la vallée du Rhin, majestueuse et sévère, quarante-deux petits avions s'élevèrent sous un ciel clair, vers Lyon. Quelques-uns se posèrent à Orange, escale facultative, tous sauf Lefolcalvez atterrirent à Montélimar.

Nougats de Montélimar! Nous gardons de vous, dans nos cœurs, comme dans nos estomacs, le plus sympathique souvenir. Sur le terrain, accourant vers chaque appareil, dont le moteur tournait pendant qu'un commissaire

visait en hâte le carnet de bord, une jeune fille distribuait des bâtons de nougat, voire de grandes boîtes. Joli geste qui émut les voyageurs et qui mérite d'être rappelé. Cela consolait de Nantes et de Bordeaux, grosses mères indifférentes aux petits poussins de l'air. Les dirigeants de l'Aéro-Club Drôme-Ardèche distribuaient de leur côté les plus aimables paroles et des poignées de mains brûlantes d'amitié.

Lyon apparut. Nous volâmes devant l'aérogare de Bron où, dans la grande salle si lumineuse par ses parois de béton translucide, si séduisante par son architecture et sa décoration aéronautique, devaient se réunir de souriants convives dans un déjeuner particulièrement brillant. Le colonel Benoist y apportait, en

pas, en France combien les journalistes américains travaillent en avion...

— Voilà qui est bien. De la conscience dans le métier. Exemple trop rare...

— D'ailleurs, j'adore l'Aviation. Je l'adore depuis ma petite enfance. Je n'avais guère plus de quatre ans lorsque j'assistai au départ où le ministre Bertheaux fut tué par une hélice... Depuis cette vision des avions en meeting, j'ai gardé de leurs trajectoires une impression définitive.

— Vous pilotez?
— Oui, comme élève à l'Aéro-Club de l'Avionnette. J'aurais tant de joie à voyager pour des reportages... Et puis, je suis avide d'impressions nouvelles...

Et l'on s'entretient encore de la Cordillère des Andes que notre charmante ca-



Le « Tour de France ». — De gauche à droite: Malinvaud, « La Volaille », mécanicien d'Haegelan, Mme Lewis, Lefolcalvez, Maryse Hilsz, Moreau et l'as de guerre Herbelin

effet, tout le prestige que donne la courtoisie la plus spirituelle alliée au mérite, et, à la table d'honneur, où siégeaient les autorités civiles, on apercevait le colonel Gallé, le commandant Girier, M. Givaudan, vice-président de l'Aéro-Club et M. Henri Lumière qui fut, jadis à Avord, en compagnie de Malinvaud, Jourdan, Sordet, Stracken et autres joyeux moniteurs, un maître de voltige aérienne, toutes catégories.

Gilbert Sardier arriva, qui apportait le salut de l'Aéro-Club d'Auvergne, et qu'on acclama.

Sur l'aérodrome de Lyon-Bron, une charmante rencontre, celle de Mlle Raymonde Latour que nos lecteurs connaissent déjà.

L'élégance de Mlle Raymonde Latour va de pair avec la grâce de son sourire. Les Ailes raconteront, jadis, comment cette aviatrice blonde fut portée à la Baulé dans un hydravion, par des admirateurs soucieux d'éviter à sa combinaison de cuir le contact de l'eau salée. On la vit à Lyon, cette combinaison dont s'accrocha si parfaitement la silhouette de notre concourseur — car Raymonde Latour appartient à la grande famille de *L'intransigeant* —. On échange quelques mots.

— Alors? Vous nous accompagnez?
— Oui pour les deux étapes à Lyon et Strasbourg.

— Par sympathie ou par curiosité?...
— Par souci professionnel. On ne sait

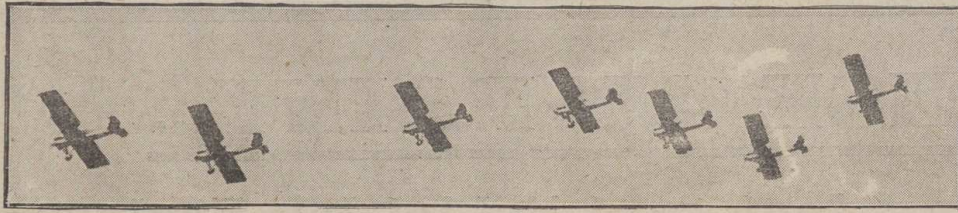
marade traversa deux fois en compagnie de Guillaumet, d'Adrienne Belland qui franchit, en 1921, cette redoutable barrière, et pour qui, Mlle Raymonde Latour professe une admiration sans bornes...

La presse lyonnaise organisa le lendemain une fête brillante et un bal au Palais d'Hiver, par les soins du *Nouvelliste de Lyon*. Il y eut, à cette occasion, plusieurs discours un peu oiseux, à part celui d'Haegelan, président de l'Union des Pilotes Civils, allocution sobre, sincère, utile et brève. Il ne faut pas oublier que les touristes venaient déjà d'entendre une vingtaine de variations sur le même thème...

SEPTIÈME ÉTAPE LYON - STRASBOURG (6 mai)

Brumes légère au départ. Le premier concurrent à partir décolla à 8 h. 20 de Bron. Tous le suivirent sauf Marot, rappelé par ses affaires à Troyes et qui, de ce fait, a dû renoncer, bien à contre-cœur, à figurer au classement. Il doit d'ailleurs rejoindre à Strasbourg et achever les deux dernières étapes « hors Tour ».

Quarante-et-un départs à Lyon; trente-neuf arrivées à Strasbourg. Il y eut, par conséquent, deux victimes au cours de cette étape: Régimensi, d'une part, le Marquis de Binard de l'autre. Tous deux ont brisé leur machine, sans mal pour les équipages. Notre ami Edmond Blanc conte plus loin ce qu'ont été ces accidents, heureusement sans gravité. Pas d'autre incident au cours de l'étape.



L'arrivée à Orly des Potez 36 du Tour de France en vol de groupe (Photo André — Le Bourget)

VISAGES, PAROLES, COMMENTAIRES

Epilogue du Tour de France

Le Tour de France est terminé... Mais pour « Les Ailes » qui, avec Edmond Blanc, l'ont suivi de bout en bout, il reste encore à dire bien des choses sur cette intéressante épreuve. Reprenant le « Tour » à Douai, notre collaborateur nous fait revivre les deux dernières journées de la compétition, puis dégage les enseignements nombreux qu'elle comporte.

EN vérité, on peut dire qu'à Douai, départ de la dernière étape, la victoire du tourisme aérien était un fait accompli. Au banquet de l'Hôtel de Ville, on en prononçait déjà les conclusions en levant les verres. La présence du ministre et des touristes belges que le préfet du Nord salua, non comme des étrangers, mais comme de proches parents, annonçait le déclenchement des enthousiasmes. Il appartenait à M. Jacques Bréguet, éminent Douaisien, d'exprimer à M. Etienne Riché la joie que donnait à tous sa sympathique présence.

Nous avons le bonheur de voir auprès de nous, dit-il, un membre du gouvernement qui fut un brillant pilote de guerre, fait unique dans les annales du Parlement. Et, rappelant que près de 70 avions se trouvaient réunis sur le terrain de La Brayelle, il ajouta :

« Votez la preuve que l'aviation de tourisme existe ! Il ne reste plus qu'à l'utiliser ! »

M. Jacques Bréguet exposa ensuite avec netteté le problème de l'infrastructure et Marcel Haegelen, qui s'exprime avec autant de sincérité que de précision, montra comment le règlement de l'épreuve lui avait permis d'organiser, au lieu d'une lutte sportive, la lutte contre l'atmosphère. Sur 44 avions partis d'Orly, 39 se retrouvaient à Douai...

Saluant la présence de Jean Mermoz venu pour accompagner vers Paris ses camarades, Haegelen remercia ensuite avec chaleur les collaborateurs dévoués de l'U.P.C.F. parmi lesquels Guy Pradel de Lamaze, laborieux comme un nègre et dévoué comme un apôtre.

M. Etienne Riché, fraternellement applaudit avant même qu'il ne parlât, s'exprima à peu près en ces termes :

« L'épreuve une grande joie d'avoir pu, aujourd'hui, me rendre libre pour venir ici parmi de vrais aviateurs, des aviateurs qui volent, et pour voir réunis dans cette admirable salle gothique de l'Hôtel de Ville de Douai, tout le vieux passé de la Flandre française et toute la gloire du présent. Au nom du gouvernement, je remercie Haegelen et je félicite les touristes de leur prudence et de leur sagesse, sans oublier le premier jazz notant qui les a suivis et charmés aux étapes. »

M. Etienne Riché, montrant une fois de plus que derrière sa conscience de ministre, on trouve toujours le cœur d'un camarade, salua d'une façon toute personnelle les aviateurs belges :

« Comment oublierais-je que, pendant la guerre, j'eus l'honneur de commander une escadrille franco-belge ! Les pilotes français et les observateurs belges de la C. 74 laissent le souvenir d'une admirable solidarité qu'on ne saurait mieux définir aujourd'hui que par cette formule : la solidarité de l'équipage. »

Se tournant vers son vieil ami, M. Delle-salle, ardent défenseur du tourisme aérien, le ministre conclut :

« Hier, on ne croyait pas encore à l'aviation de tourisme. On n'avait pas confiance. Or, le Tour de France s'achève sans un seul accident sérieux. Tels vous étiez partis, tels vous revenez, accomplissant une œuvre de propagande de la plus haute valeur, où il apparaît que l'aviation marche de pair avec la sécurité et que l'aviation privée, celle du tourisme et des affaires, offrira bientôt plus de sécurité que l'automobile... »

Quant au redoutable problème de l'infrastructure, il demeure avant tout un problème d'argent. L'infrastructure générale du pays exige deux à trois milliards mais il faut qu'elle serve pour l'aviation en général, qu'elle soit militaire, privée, ou marchande, et que le plan des routes aériennes de France résulte de l'accord de tous les pouvoirs intéressés.

Cette œuvre exige un outillage financier. Il y a le crédit. Or, tous les ans, on inscrit au budget 150 millions pour de petites tranches de travaux. Il vaudrait

mieux employer ces millions à l'amortissement d'un emprunt permettant d'aborder résolument le grand programme. Tel est notre objet, si les vents parlementaires ne nous mettent pas en perte de vitesse...

Et le ministre, exprimant sa confiance profonde dans l'aviation pour la sécurité du pays, et dans la puissance de paix issue d'une flotte aérienne, salua à son tour la nation belge, si petite sur la carte du monde, mais si grande dans le cœur de tous les Français.

DE Douai à Paris. Conversations sur le terrain. Lever à cinq heures ce jour-là, pour prendre le départ à 7 heures sur le terrain de La Brayelle... Mais la brume la plus hostile bouchait les horizons et la météo conseillait d'attendre : plafond bas. Orly inaccessible.

A 9 heures, on pouvait encore voir, au terrain, Niculesco enroulé dans sa carlingue et essayant de rattraper un peu du sommeil perdu.

Or, il advint que cette longue attente déclencha les conversations. Herbelin expliquant le coup avec une modeste déconcoction cependant qu'un groupe parlait du record de distance en circuit fermé, de Paillard et Mermoz. Quelques instants après, Mermoz, un des plus nobles et des plus séduisants pilotes de l'Aéropostale, formulait des opinions capitales dont nous reparlerons, par ailleurs.

L'ARRIVÉE à Orly de 41 concurrents fut triomphale. Dans le grand hangar où les attendait, non un banquet, mais une soupe populaire, le désordre et l'appétit se mêlaient à la joie du retour. L'après-midi, MM. J.-L. Dumesnil et Etienne Riché passèrent en revue les équipages et leur renouvelèrent leurs plus amicales félicitations. La partie était gagnée. En vérité, le jeu ne se déroula point sans difficultés, sans grincements. C'est pourquoi nous devons en examiner tous les aspects, analyser les critiques, et conclure.

ORSQU'AU banquet de Douai, M. Caillé, directeur des services commerciaux du Journal, répondit aux remerciements à lui adressés, il se tourna vers Marcel Haegelen, principal artisan du succès : « Le seul mérite du « Journal », dit M. Caillé, est d'avoir placé dans Haegelen sa confiance. Haegelen, as de geurre, a apporté le même sang-froid, la tranquille au-

dace et la souriante fermeté qu'il avait dans les combats... »

Il y apporta aussi l'esprit du plus loyal et du plus dévoué camarade. Dieu sait, cependant, s'il lui fallut en entendre !

Son objet était surtout de changer la mentalité qui préside aux compétitions aéronautiques et d'obtenir la victoire de l'aviation sur l'atmosphère. M. Etienne Riché, avant le départ, lui disait :

« Prenez toutes les garanties pour que cela réussisse... »

Or, huit jours auparavant, en province, deux accidents mortels, issus de l'imprudence, venaient d'assombrir les esprits. Le ministre pensait, avec raison, que l'acrobatie est l'ennemie du tourisme et c'est de cette idée que vint l'interdiction de vol sur les terrains d'escalade. C'était le plus sûr moyen d'éviter les manifestations acrobatiques qu'on pouvait attendre de l'enthousiasme des virtuoses et de la joyeuse excitation des autres.

Parmi eux, en effet, se trouvaient des pilotes professionnels et ce fut là l'objet de quelques critiques. Trois maisons faisaient, en outre, suivre les appareils de leur marque par des camions de réparations et à chaque escale des équipes de mécaniciens « soignaient » leurs avions, alors que quelques autres ne recevaient aucun secours de cet ordre. Marcel Haegelen nous répondit à ce propos :

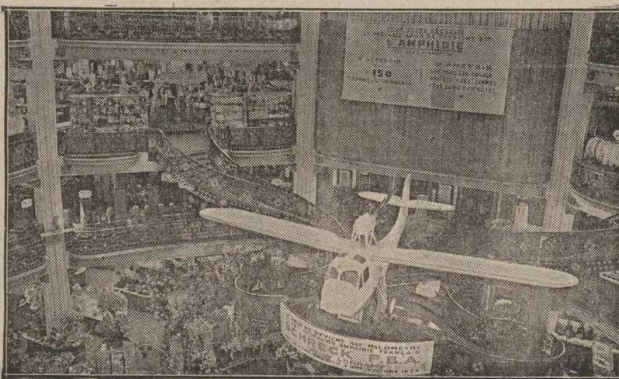
« L'expérience acquise nous servira à mettre tout cela au point pour l'an prochain. Nous ferons une démonstration qui ne s'adressera qu'aux amateurs, mais un groupe de professionnels les accompagnera qui, aux escales, donnera des baptêmes de l'air et fera de la haute école, afin de servir, sous toutes ses formes, la propagande. »

Voilà de quoi contenter tout le monde ! Mais comment agirez-vous à l'égard des constructeurs d'avions et du cortège de mécaniciens, soigneurs aux étapes ?...

« Nous établissons un règlement limitant les réparations. Nous estimons qu'il convient de créer dans tous les aérodromes un service de dépannage, tout à fait conforme d'ailleurs à l'esprit touristique. Ne doit-on point le développement du tourisme automobile à la multiplication des garages sur les routes ? »

Haegelen parlait comme un sage. En vérité, cet encadrement des purs touristes par quelques vieux pilotes comme Jean Moreau ou Fernand Malinvaud ou des professionnels, comme Herbelin, Lallouette

Voilà qui va affrioler nos charmantes parisiennes. Dans leur domaine, dans leur fier, dans les Magasins du Printemps, un amphibie s'est installé à la place d'honneur. C'est le Schreck de tourisme 310 muni du moteur Lorraine de 120 CV. Et les jolies vendeuses, en contemplant le bel oiseau, songent au Prince Charmant de leurs rêves : Ah ! s'il avait un hydravion !...



et Reginensi, s'imposait absolument pour ce premier Tour de France, car il fallait à tout prix que la tentative réussît. Or les constructeurs eux-mêmes n'y croyaient pas.

Un mois avant le départ, les inscriptions se limitaient à 8 professionnels et 2 amateurs et le 25 avril, un avionneur connu disait : « Il n'y en a pas quinze qui reviendront ! » Trois jours après, on pensait autrement.

LE Tourisme n'a d'ailleurs dans cette aventure perdu aucun de ses droits. Pendant plus des trois quarts du parcours, les concurrents goûtaient la magie des paysages de France, que nous ne décrivons point parce que les mots ne valent pas les choses. Seule, la naïveté d'émotions littéraires consécutives à un baptême de l'air excuserait de telles descriptions qui, normalement, devraient faire éclater les enciers. Au sol, les concurrents furent encore de parfaits touristes, écoutant religieusement les explications du conservateur au Capitole de Toulouse, visitant à Marseille Notre-Dame de la Garde et le Château d'If, faisant honneur à la bouillabaisse dans les restaurants du vieux port, comme au Kougloff et au vin d'Alsace, à Strasbourg.

Aux Dernières Nouvelles de Strasbourg nous devons des remerciements pour leur idée de véhiculer les aviateurs en autocars à travers la ville, si riche de souvenirs et de séductions. Un groupe, conduit par Maryse Hilsz et Robert Sénéchal s'offrit, par surcroît, le luxe d'une ascension héli-coïdale et pédestre dans les tours de la cathédrale et, après avoir monté et redescendu quatre cents marches, courut à midi vers la merveilleuse horloge pour assister à son gala mécanique quotidien où l'Histoire, l'Astronomie et la Sagesse se mêlent au génie humain.

LES purs touristes se trouvaient d'ailleurs très brillamment représentés parmi les pilotes. José Lrandy, un « moins de vingt ans » qui, rentrant le 24 avril de Nice en avion, arrivait septième le lendemain à l'étape de Nantes, malgré la tempête, ne comptait guère plus de 30 heures de vol...

Et que pensez-vous de Georges Lebeuc, ce jeune commerçant parisien, breveté chez Morane en 1930, totalisant tout juste dix heures de vol après son brevet ? Arrivant à Nantes dans les délais après avoir esquissé quelques pas de vrille et de tonneau involontaires, il pouvait chanter, comme Manon, « J'en suis à mon premier voyage ! »

L'Aéro-Club de l'Eure comptait dans la caravane des membres noires, à savoir : Vaillant, Letratre et Lhuillery, ce dernier voyageant avec sa fille, Mlle Yvonne Lhuillery, qui compte dix-huit printemps, vole depuis dix ans, lance l'hélice, et aime l'aviation par tous les temps.

Par symétrie sans doute, Jean Moreau, l'industriel connu d'Auxerre, ancien chef d'escadrille, emmenait à son bord son jeune fils, Pierre, puis Mme Moreau. De même Mme Blanger accompagnait le capitaine Blanger.

M. Legendre, qui se révéla comme le parfait touriste aérien, voyageait en compagnie de sa belle-sœur.

D'ailleurs, certains professionnels, comme Durandau et Massot, accompagnés de Mme Durandau et de la comtesse de Malakoff, faisaient parfaitement figure d'amateurs en la circonstance. Mais le plus caractéristique du genre fut certainement Max Maloin, touriste intégral tant du point de vue de la mode (son ensemble : pardessus, casquette et vêtement à carreaux faisait sensation) que du point de vue aéronautique. Il emmenait deux de ses avions — il en possède quatre — un pour Mlle Jeanne Pujol, brevetée 1^{er} degré, l'autre pour lui. Un car Ford à dix places suivait par la route, véritable tank pourvu d'un avertisseur Altona, de joyeuse mémoire, et qui servit maintes fois aux concurrents de « voiture de famille ».

L'honneur du Tourisme était donc sauf.

LES exigences du tourisme n'en éveillent pas moins de vives discussions. Pendant toute la randonnée, les avions couchèrent à la belle étoile et, souvent, sous la pluie. A Bordeaux, il y avait place pour les loger. Lyon et Strasbourg avaient pris des dispositions dans ce but. Mais le règlement demeura le règlement et les toiles peu à peu devinrent molles. Belle démonstration en faveur de l'aviation métallique, mais vraiment les touristes de l'automobile font-ils systématiquement coucher leurs voitures dehors ?

Gros sujet de controverses, aussi, ce celui des arrêts de 36 heures à Nantes, Bordeaux, Toulouse, etc... Les uns estimaient ainsi qu'on prolongeait beaucoup trop la durée du Tour, à quoi Haegelen répliquait que cela était fort utile pour l'exposition des appareils. Il pense même que, lors de la prochaine épreuve, il conviendrait de marquer une halte à tous les terrains, ce qui serait un procédé efficace pour encourager les municipalités à en établir... L'idée se tient mais voit l'avis des autres. Ils préféreraient rester moins longtemps à Nantes et à Bordeaux, afin de réserver une journée à Biarritz et une à Marseille. Le touriste normal aime à profiter des sites enchanteurs. Certains estiment cependant que dix jours suffiraient pour un Tour de France, avec escales limitées à

