# LES GRANDES EPREUVES

GRANDE-BRETAGNE. - Le cargo « Zuiderkerk », qui se rendait en Chine, fut récemment obligé de s'arrêter à Singapour à la suite d'une rupture d'une barre d'accouplement. Mais, à Singapour, il ne trouva pas de rechange. Il fallut télégraphier en Hollande. Le bateau eut été immobilisé plus d'un mois s'il n'y avait eu l'avion de la K.L.M. Huit jours plus tard, en quatre caisses de 75 kg., la pièce demandée arrivait à Singapour. Voilà un cas où le service rendu est d'importante valeur.

Le « Super-Comet ». — On parlait beaucoup ces jours-ci de cet avion destiné à Campbell Black qui devait l'utiliser pour s'attaquer à des records. Cet avion sera semblable dans ses lignes générales aux « Comet » de la première série, mais plusieurs améliorations suggérées par l'expérience sont apportées à la construction.

AUSTRALIE, - Kingsford Smith volait, le 15 mai, de Sydney en Nouvelle-Zélande, vol qu'il accomplit à plusieurs reprises déjà, lorsque, à 350 km. environ de son point de départ, en pleine mer, un bâti moteur s'étant endommagé, il en résulta des vibrations et une rupture d'hélice. Un deuxième moteur marchait mal. C'est donc, pour ainsi dire, avec un seul moteur, et en larguant une partie de sa cargaison que le pilote s'efforça de regagner l'Australie. Une série de messages sans fil permit de suivre le vol tragique jusqu'au moment du retour. Heureusement tout finit bien.

Smith avait emporté plus de 34.000 lettres et un pli du gouvernement australien pour le gouvernement général de la Nouvelle-Zélande à l'occasion du lubilé.

ALLEMAGNE. - L'hydravion Dornier « Do-X », dont on n'entendait plus parler depuis quelque temps, et dont la rumeur publique annonçait la perte en mer, a été remorqué de Travemunde à Berlin, par eau. Il est destiné, paraît-il, au Musée de l'Aéronautique. Ce premier géant de l'air mérite, en effet, une place honorable et si l'ingénieur Dornier n'a pas réussi du premier coup - ce qui n'arrive jamais - une merveille, il a cependant, avec beaucoup d'audace, montré la voie.

Le « Graf-Zeppelin » est rentré à Friedrichshafen, le 14 mai, à 11 heures, après une nouvelle liaison réussie avec l'Amérique du Sud. Le dirigeable était passé au Cap Creus, le 13, à 21 h. 50 (G.M.T.). Il est reparti de Friedrichshafen, pour une nouvelle traversée, le 18 mai.

W Un championnat national s'est disputé, le 12 mai, à Boblingen. Il a mis en présence Achgelis sur Focke-Wulf, Stoer sur Klemm et Liesel Bach sur Fieseler-« Tiger ». La palme est revenue à Stoer, devant Achgelis, L'aviatrice Liesel Bach s'est classée troisième.

L'exploitation de la « Lufthansa », en 1935, a été modifiée assez profondément du fait du renouvellement du matériel et des modifications apportées au réseau. L'utilisation du Junkers « Ju-52 » a été généralisée de façon que bientôt les quatre cinquièmes des services de la « Lufthansa » seront exploités avec cet appareil, les lignes rapides étant exploitées avec des « Ju-160 » ou des Heinkel « He-70 ».

La modification apportée au réseau a consisté dans la suppression d'un assez grand nombre de lignes secondaires. Presque toutes ces sections - « Hupfstrecken » - ont été supprimées, de sorte que le réseau ne compte plus que 46 services de passagers au lieu qu'auparavant il en comptait soixante.

Une des particularités du réseau intérieur de 1935 a été également la constitution d'horaires plus adaptés à la clientèle, c'est-à-dire d'un rendement meilleur.

Tour d'Allemagne. - C'est le 27 mai qu'aura lieu à Berlin le départ des 35 équipes concurrentes du Tour. Cela fait en tout environ 160 avions qui, au cours d'un voyage à travers l'Allemagne, effectueront des mission d'observation et mentreront à Berlin le l'er juin.

SUISSE. - L'Aéro-Club de Suisse vient de faire paraitre un « Guide Aérien Suisse ». Cette petite brochure fort bien faite contient de précieux renseignements sur les conditions d'entrée et de survoi du pays voisin. On y trouve, en somme, des précisions sur tout ce qui est permis aux touristes de l'air et tout ce qui leur est interdit. Une carte en couleurs des terrains complète cette brochure qu'on peut se progurer à l'Aéro-Club de Suisse, Waisenhaus-

U.R.S.S. - Un concours d'Aviation sportive est organisé par les Soviets, pour le 15 juillet. Les équipages auront à parcourir 5.400 km, en cinq jours.

L'ingénieur V. Isacco, qui fit, en France, les essais d'un hélicoptère de son invention, est en U.R.S.S. Colocataire, en 1930-31, d'un des hangars d'Orly avec Henri Mignet, il s'intéresse à Moscou à la création du « Pou-du-Ciel » dont nous avons parlé dans un précédent numéro.

ESPAGNE. - Le pilote Juan Ignacio Piombo a quitté Madrid, le 13 mai, pour un voyage en direction du Mexique, à bord d'un Klemm-« Eagle ».

LES LINEAS AEREAS POSTALES ESPANOLAS ont transporté, au cours de l'année 1934 : 6.889 passagers, 67.777 kg. de courrier et 46.306 kg. de marchandises. En 1933, les chiffres avaient été les suivants : 4.496 passagers, 71.136 kg. de courrier et 22.951

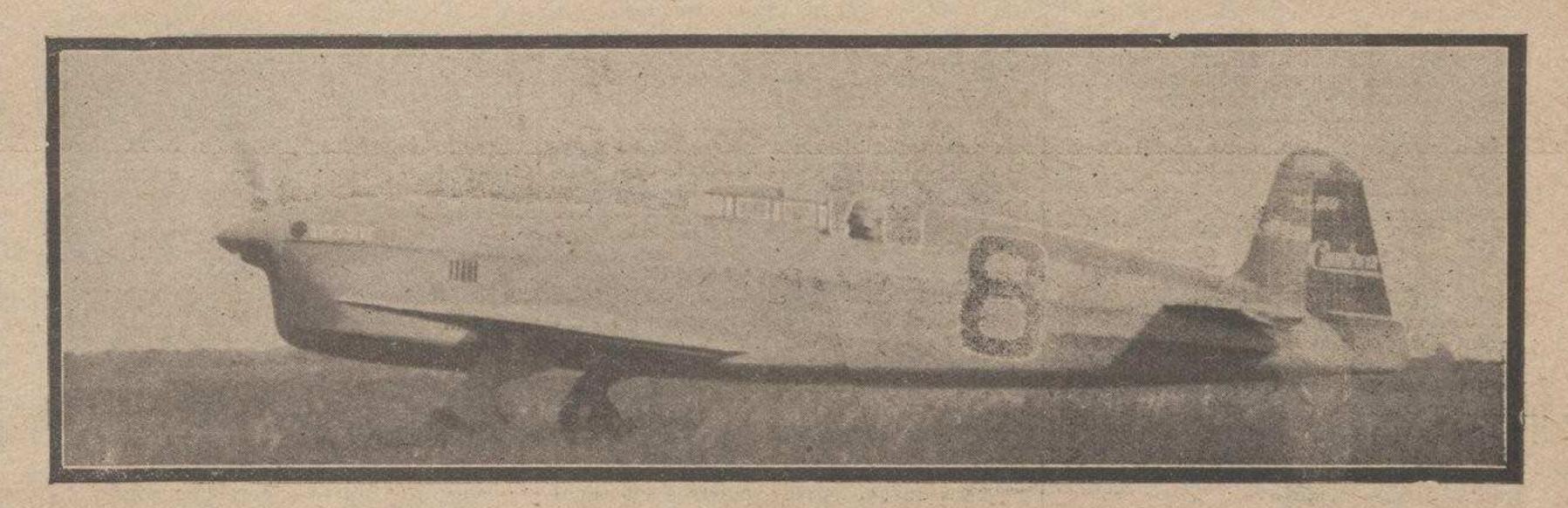
Monville)

Caudron 460

Caudron 460

LACOMBE ...

DELMOTTE



Le vainqueur : un départ de Raymond Delmotte sur le Caudron-Renault Nº 8, dimanche dernier à Etampes.

LA PLUS GRANDE EPREUVE DE L'ANNEE

# par Raymond Delmotte à 443 km.-h. 965

Maurice Arnoux a porté le record des 100 km. de 431 km.-h. à 469 km.-h.

La troisième épreuve de la Coupe Deutsch a révélé les progrès accomplis depuis la fondation : en 1933 : 322 km.-h.; en 1934 : 389 km.-h.; en 1935 : 443 km.-h. Ces seuls chiffres montrent le puissant intérêt de cette compétition qui a donné, au point de vue technique, des résultats vraiment incomparables

A troisième Coupe Deutsch a été l'occasion d'une très belle démonstration des qualités des avions et des moteurs Caudron-Renault. Mais, de lutte sportive, comme on était en droit de l'espérer à l'occasion d'une telle épreuve, point.

D'une part, magnifique exemple des possibiités d'une technique.

D'autre part, absence absolue — et compréhensible — de tout esprit de compéti-

tion. Tel est le bilan. Du point de vue technique, le résultat est tout à fait remarquable. Delmotte en ga-

gnant avec 443 km. 965 à l'heure montre que, depuis la première Coupe de 1933, la performance de Détré, qui était de 322 km. à l'heure sur les 2.000 kilomètres, a été améliorée de 122 kilomètres, soit de 38 pour cent, avec une puissance sensiblement égale puisque le moteur qui équipait le Potez de course développait 310 CV contre 330 au moteur Renault « 456 » qui permit la victoire de Delmotte.

On peut donc dire que le gain de vitesse obtenu en trois ans est surtout un triomphe de l'aérodynamique.

Dans cette épreuve, la progression de Caudron-Renault est très régulière. En 1933, Delmotte, avec le Caudron 360 et 170 CV, atteint 316 km. à l'heure.

En 1934, Arnoux gagne avec le Caudron 450 à train fixe muni d'un moteur de 300 CV: 389 km.-h.

443 km...

Temps du tour...

Moyenne du tour.

Moyenne générale

Position .....

Temps du tour...

Moyenne du tour.

Moyenne générale

Position .....

12 h.34

12 h.31

330 CV.

330 CV.

Renault 456

Renault 456

Ce que l'on peut dire, c'est que ce résultat aurait déjà du être obtenu l'an dernier, car le C-460 du vainqueur est le même avion qui, en 1934, prit la deuxième place avec 387 km.-h., également piloté par Raymond Delmotte. Seulement, à l'époque, le dispositif de relevage de l'atterrisseur ne fonctionna pas et les 2.000 kilomètres furent parcourus toutes roues dehors.

Le progrès de cette année consista à rentrer les roues et a augmenter de 50 tours le régime du moteur.

Du point de vue sportif, la course se déroula correctement comme il se doit lorsqu'il s'agit d'une maison puissante, avec des services bien organisés.

Nous eûmes, à un moment, une petite émotion. Le jeu des écarts de finesse de construction d'imprécision des comptetours et de compression des moteurs fit que, parti une minute après Arnoux et marchant au même régime de sécurité de 2.950 tours, Delmotte rattrapa son collègue au virage d'Etampes. Au tour suivant, la moyenne d'Arnoux bondit à 470 à l'heure. Tout le monde se frottait les mains en déclarant : « La voilà, la bagarre! » Ce n'était pas ça du tout! Arnoux avait mis la manette des gaz dans sa poche à cause d'une erreur de signalisation. Au lieu de poser les panneaux « 34 » qui signifiaient « Tout va bien, O.K. Continuez sans vous en faire », les mécaniciens de Caudron En 1935, Delmotte, C-460, 330 CV, affichèrent pour Arnoux «24 », ce qui, sant à l'idée de passer une bonne matinée paraît-il, signifiait « pleine gomme ». au lit.

Voilà l'explication qui circulait dans les cercles compétents d'Etampes. Nous ne savons si elle est bonne et si « 24 » voulait bien dire d'y aller à fond. Ce qui est certain, c'est que le moteur fut victime de cette erreur d'interprétation et qu'une bielle ayant coulé et un piston s'étant répandu dans le capot-moteur, le pauvre Arnoux dut atterrir en campagne, près de Cussey, du reste sans aucunt incident.

Là, nous voulons trouver dans cette journée de démonstrations, un des plus beaux exemples des possibilités de la formule mise au point par Caudron-Renault : voilà un avion de course qui, avec une panne aussi affreuse qu'un embiellage qui saute et toutes ses conséquences, grâce à ses qualités propres et à la maîtrise de son pilote se pose sur un terrain nullement préparé, aussi bien qu'un avion de tourisme. Ça, c'est une démonstration des qualités pratiques d'une machine. Il aurait été malheureux qu'elle passât inaperçue, surtout au moment où le Ministre de l'Air examine le « climat » technique du moment pour définir les nouveaux buts de sa politique de construction.

## La course

Maintenant, passons à la course. D'abord, le temps : il faisait très vilain la veille. Les pessimistes, sûrs de la pluie, se réjouis-

### SITUATION DES CINQ CONCURRENTS EN COURSE, DANS LA PREMIERE PARTIE DE L'EPREUVE DE 0 A 1,000 KILOMETRES 4º tour 5' tour 6º tour 7º tour 8º tour 1er tour 2º tour 3º tour Puissance Départ 100 km. 200 km. 300 km. 400 km. 500 km. 600 km. 700 km. 800 km. 900 km. 1000 km. sur 1000 km. Avion Moteur Pilote 22' 07" 21' 09" Temps du tour... 283,6 290,0 285,5 271.2 Moyenne du tour... 180 CV. Caudron 430 FRANCO .... Renault 438 Moyenne générale 283 281.8 Position ..... 14' 02" 14' 22" 14' 01" 15' 12" 14' 17" Temps du tour ... 424,0 427,5 373,8 260,5 424,0 429,0 417,6 Movenne du tour.. 394,7 420,0 2 h.40'14" 372 km. 228 9 h. 01 330 CV. Caudron 450 MONVILLE ... Renault 456 323,5 351,6 372,3 367,1 Movenne générale Position ..... 13' 26' 13' 24" 13' 26" 13' 22" 13' 20" 14' 22" 13' 20" 14' 06" Temps du tour... 448,8 446,6 447,7 Moyenne du tour. 450 450 446,7 417,6 2 h.15 88" 441 km. 500 9 h. 02 330 CV. LACOMBE ... Caudron 460 Renault 456 442,8 440,3 445,6 Moyenne générale Position ..... 13' 35" 13' 33' 12' 47" Temps du tour... 442,8 444,4 442.8 441,7 469,3 Moyenne du tour. Caudron 460 330 CV. 436,3 437,6 439,3 ARNOUX .... Renault 456 423,5 443,4 Movenne générale Position ..... 13' 23" 13' 24' 13' 22" 13' 23" 13 25" 13' 21" 13' 22" 13' 20" 13' 20" Temps du tour... 448,8 447.2 423,0 450,0 Moyenne du tour. 450,0 330 CV. 9 h. 04 2 h.14'31" DELMOTTE 446 km. Caudron 460 Renault 456 423,0 439,5 443.7 435,0 Moyenne générale 444,5 Position ..... SITUATION DES TROIS CONCURRENTS EN COURSE, DANS LA DEUXIEME PARTIE DE L'EPREUVE DE 1.000 A 2.000 KILOMETRES 12º tour 13º tour 14º tour 15º tour 16º tour 17º tour 18º tour 19º tour 20º tour Temps total Vitesse moyenne 1200 km. 1300 km. 1400 km. 1500 km. 1600 km. 1700 km. 1800 km. 1900 km. 2000 km. sur 2000 km. 15' 10" 15' 14" 15 05 15' 07" 15' 14" 15" 16" 15' 15" 15' 07" 14' 51" Temps du tour... 397,7 395,6 396,9 396,9 393,8 404,0 393,0 Moyenne du tour. 5 h.44'09" 348 km. 685 330 CV. 12 h.59 ARNOUX .... Renault 456 335,6 341,1 Caudron 450 Moyenne générale 327,9 338,8 323,2 332,1 344,3 346,5 348.6 Position .....

14' 53"

432,4

13' 25"

447,2

443.9

410.9

434,8

13' 29"

444.9

443,6

424,5

436,8

13' 31"

443,8

420,0

15'01'

428,1

13'31"

443,8

443,9

401,7

430,2

13' 30"

444,4

443,9

15' 05"

397,7

426,5

13' 32"

443.3

443,8

425,2

13' 33"

442,8

443,8

14' 26"

415,7

424,1

13' 28"

443.9

4 h.42'83" 424 km. 203

4 h.30'17" 443 km. 965

414,2

424,6

13' 30"

443.9

Les optimistes, entre deux averses du samedi, imaginaient un dimanche rayonnant, avec pique-nique sur l'herbe d'Etampes, rondelles de saucisson, poulet froid ct oranges. Les optimistes eurent raison; et les pessimistes durent se lever à 6 heures du matin, sous un cicl idéalement bleu, pour gagner le terrain de Mondésir.

L'equipe Renault, seule en lice, après avoir consulté les pronostics de la météo qui annonçaient une mauvaise fin de journée, demandèrent à prendre le départ plus tôt. Mais M. Louis Hirschauer, le directeur de la course, ne badine pas avec le réglement. Ce qui est écrit est écrit. C'est un principe tout simple qui a bien sa valeur et qui évite bien des aventures. Et, à 9 beures tapant, son drapeau s'abaissa devant Franco qui bondit et disparut à l'horizon. A 9 h. 01, Monville eut le droit de partir. Mais il n'en profita pas; raison : bougies encrassées par un long ralenti avec le carburant spécial. Pendant que les mécanos s'affairaient autour du récalcitrant, Lacombe, puis Arnoux, puis Delmotte avaient pris le départ.

Le décollage des trois C-460 fut très « spectaculaire »... comme on dit. A peine chaque avion avait-il quitté le sol que, déjà, les pattes se repliaient sous les ailes. C'est en quelques secondes que l'escamotage des roues s'opérait. Messier peut être fler de sa mécanique.

Alors que Lacombe avait déjà bouclé son premier tour, Monville, doté d'un jeu de bougies neuf, quittait l'herbe tendre de l Mondésir à 9 h. 16, avec un quart d'heure de retard.

Ces messieurs de la Presse Technique, dont nous nous honorons d'être, pendant les premiers tours, auseultérent les résultats et supputèrent les chances de chacun. D'abord, Lacombe fut en tête avec, après lui, Arnoux, Delmotte et, assez loin derrière, Franco et Monville. Au deuxième passage, Delmotte prend la place d'Arnoux. Au cinquième tour, Franco passe la ligne de contrôle, ne vire pas et se pose ruisselant d'huile. Les goujons de fixation ayant cédé, le nez du moteur a pris un jeu formidable laissant fuir le précieux lubrifiant. Pendant 70 kilomètres, Franco vola dans ces conditions. Le pauvre « Rafale » encaissait de dures secousses qu'il transmettait intégralement au pauvre pilote.

C'est au septième tour que les chronométreurs officiels et aussi les amateurs curent un instant de surprise avec la movenne de 469 km. d'Arnoux. L'industrie horlogère n'était pas la cause de ce phénomène; on se rendit à l'évidence : quelque chose de curieux se passait. Nous avons donné plus haut l'explication de cet inci-

dent... et sa suite. Au neuvième tour, Delmotte passa au commandement et, jusqu'à la fin de la course, il ne quitta pas cette place; il atter-rit le premier à 11 h. 30 après la première manche de 1.000 km., suivi, quatre minutes après, par Lacombe dont l'allure avait diminué aux deux derniers tours en

raison d'un pare-brise qui voulait s'envoler et qu'il était forcé de maintenir. Une minute avant midi, Monville se posa à son tour, Malgré son handicap du début, il avait réussi courageusement à remonter sa movenne.

Tandis que les spectateurs déballaient les vivres de réserve et se restauraient dans la froidure de cette journée de mai, les mécanos soignaient les machines dans le secret des stands soigneusement clos. On voyait seulement les voitures de la Shell s'approcher, un tuyau se dérouler; des chiffres jaillissaient derrière la cloison et, doucement, la citerne vidait sa mixture.

A 12 h. 31, au moment où tout un chacun attaquait son extrait triangulaire de gruyère, Delmotte décolla; trois minutes après, ce fut Lacombe. A 12 h. 59, le signal fut donné au N° 3; cette fois, le Caudron 450, à train fixe, était piloté par Arnoux à qui Monville avait cédé sa place. Mais, des passages à vide des le début, forcèrent le pilote à revenir au terrain, hélice en croix, après un large virage; de longues minutes furent encore perdues en réparation.

Et les tours succédèrent aux tours, avec une belle régularité. Chacun put admirer les virages de Delmotte qui tournait à la verticale et le style, également impressionnant, de Lacombe qui passait en trombe sur le public pour prendre son pylône. Aucun changement dans la situation des pilotes. Delmotte, premier, tournait à 444 a l'heure. Lacombe, second, oscillait entre 400 et 415. Arnoux bonclait le circuit à 393 et améliorait peu à peu sa moyenne genérale.

Enfin, peu avant 15 heures, Delmotte acheva son deux millième kilomètre et, par une splendide chandelle, termina son exploit. Il avait gagné la troisième Coupe Deutsch en 4 h. 30' 17", à la moyenne de 443 km.-h. 965. Lacombe se posa après 4 h. 42' 53" de vol et 424 km. 203 de moyenne, et Arnoux termina le palmarès avec 5 h. 44' 09" et 348 km. 685.

Dans la journée, le record de vitesse sur 100 km., détenu par Delmotte avec 431 km. 654 fut trente-deux fois battu. La meilleure performance fut celle d'Arnoux au septième tour, avec 469 km.-h. 369.

Le record de vitesse sur 1.000 km., le record de la regrettée Hélène Boucher, fut quatre fois battu. Delmotte, sur cette distance, réalisa le meilleur temps le matin avec 446 km. C'est donc lui le nouveau recordman. En somme, un record de 100 km. de perdu, un autre de 1.000 km. de retrouvé.

### Les vainqueurs

Que dire de plus? Nous sommes heureux de voir Raymond Delmotte inscrire son nom au palmarès d'une glorieuse épreuve. Cette satisfaction était bien due à celui qui eut la lourde tâche de mettre au point tous les prototypes Caudron et, en parti-

culier, tous les avions de course. Delmotte ; est un bon et sympathique camarade, sa joie est la nôtre. Nos compliments aussi à Lacombe dont le style et la sûreté de main ont été très remarqués, à Arnoux le tenace, le lutteur, à Monville qui est aussi calme et aussi simple au manche d'un avion de course que dans la cabine d'un Phalène. L'Algérie est heureuse et sière d'avoir Monville. Nous la comprenons. Nos compliments aussi à Franco qui nous a montré qu'il était possible d'être un ingénieur de talent et un fin pilote.

Pour la technique, il est presque superflu de féliciter Caudron-Renault : Marcel Riffard sait tout le bien que nous pensons des heureuses proportions qu'il a su trouver entre les caractéristiques et qui ont permis d'obtenir une des machines les plus réussies que l'on connaisse depuis que l'Aviation existe. Avec lui, à l'ordre du jour, voici Ratier, le père de l'hélice à pas variable, Messier pour le train d'atterrissage, la Société du Magnésium, les enduits Avionine.

Tous, et d'autres encore que nous nous excusons de ne pas citer, sont les responsables de ce nouveau succès de notre industrie aéronautique.

Terminons, en signalant que de très nombreuses personnalités de l'Aviation le Général Denain en tête — assistèrent à la course et que par un de ces gestes généreux auxquels elle nous a accoutumés, Mlle Deutsch de la Meurthe a décidé de renouveler, des 1936, la brillante épreuve à laquelle a été donnée le nom de son père. Nous l'en remercions et l'en félicitons.

## SUR LES LIGNES

## Vers le Levant

es Etats du Levant sous mandat français (Syrie, Liban, etc.), qui étaient déjà en liaison aérienne avec la France par la ligne Marseille-Beyrouth, sont, depuis le 18 mai, reliés à la métropole par une seconde ligne à travers l'Europe Centrale. Cette ligne résulte de la mise en correspondance à Stamboul du service aérien de la « Flèche d'Orient » et du service ferroviaire du « Taurus Express ».

Dans le sens France-Beyrouth, par Marseille, le départ de Marseille a lieu, le jeudi matin, l'arrivée à Beyrouth vendredi soir. Dans le même sens, par Bucarest et Stamboul, le départ de Paris à lieu à 6 heures, le samedi; le courrier arrive à Stamboul le dimanche, à 7 h. 40. Il est transbordé au train qui l'amène à Alep à 20 b. 35 le lundi. Il est donc distribué à la première heure à Beyrouth, le mardi matin.

La liaison est donc assurée de la sorte deux fois par semaine, dans chaque sens. Une lettre envoyée par air de Paris le samedi, parvenant à Beyrouth le mardi, pourra donner l

lieu à une réponse qui, par le service air-fer, sera à Paris le vendredi.

Car, au retour, le courrier, via Stamboul, parti d'Alep à 6 h. 30, le mercredi, arrive, en effet, à Paris, le vendredi à 19 h. 45.

- RIEN DE NOUVEAU concernant le matériel transailantique de la ligne Dakar-Natal. Le « Centaure » paraît devoir partir le premier, survi de près par « L'Arc-en-Ciel ». La « Croix-du-Sud » les rejoindra, puis ce sera au tour du « Santos-Dumont ». Cela nous permettra peutêtre d'attendre la mise au point des bimoteurs postaux
- « ROUTE DU CIEL », un excellent film de propagande pour l'Aviation commerciale, habilement réalise par MM. Jacques Berr et Paulis, a été présenté, la semaine dernière, par Air-France. Cette bande montre, sans longueur, toute l'organisation commerciale et technique de notre résau aérien. La derniée partie, consacrée au voyage et à l'atterrissage, par temps brumeux, d'un Wibault, est paticulièrement réussie. A cette occasion, le fonctionnement des services météorologiques et de radiogoniometria est clairement expliqué par des schémas fort bien com-
- DANS NOTRE RUBRIQUE des aérodromes marchands, nous signalons le voyage à Toulouse du Dewoitine-333, « Antares », piloté par Guerrero. Ce voyage et ceux qui survent rentrent dans le cadre des 300 heures de vol imposées comme essai d'endurance avant que l'appareil soit admis sur les fignes, en service normal.
- LA LICNE PARIS-MADRID a été inaugurée le 15 mai. Nous signalons, d'autre part, l'arrivée, le 13 mai, au Bourget du premier Douglas DC-2 des L.A.P.E. qui
- a précédé l'ouverture de la ligne. Du côté français, celle-ci a été ouverte par Durmon, le 15 mai, sur un Wibault. Mais l'horaire n'a pu être tenu, ce jour-là, et, au lieu d'arriver à Madrid à 19 h. 20. l'avion, qui était parti du Bourget à 15 h. 25, a do passer la nuit à Biarritz.
- AIR-BLEU, sur l'indication du Ministre des P.T.T., & finalement différé de quelques jours l'ouverture de ses deux lignes vers Lille et vers Bordeaux. Cette ouvertura devait avoir lieu le 15 mai. Elle a été repoussée au tout dernier moment. On ne comprend pas bien pourquoi. Si, comme on l'a communiqué, la mise au point des horaires n'était pas terminée, on ne comprend pas bien qu'on ne s'y soit pas pris plus tôt pour différer l'inauguration. Un certain nombre de lettres sont, de ce fait, demeurces en panne au Bourget.
- LE RESEAU NORD-EST AERIEN, dont « Les Ailes », les premières, ont révélé les intéressants projets, va donner lieu, ces jours-ci, à la fondation d'une nouvelle société, dont les animateurs seront, notamment, MM. Robert Castambide et André Mélin.
- AIR-FRANCE délivre, à l'occasion de l'Exposition Internationale de Bruxelles, des billets spéciaux aller-retour Paris-Bruxelles valables deux jours (y compris le jour du départ) au prix de 250 francs français.
- Ce prix comprend le transport de l'aérodrome de Haren issqu'à l'Exposition, ainsi que l'entrée de celle-ci.
- ♦ LE « LIEUTENANT-DE-VAISSEAU-PARIS » a échappt à un incendie, le 19 mai, dans son hangar de Biscarosse. Au cours d'essai de radio, sans doute par suite d'un court circuit, le revêtement de toile de l'aile droite prit teu. Heureusement, l'incendie fut vite éteint et une partie seulement de la toile fut consumée.

On demande enfin aux architectes et aux entrepreneurs de faire leurs propositions au Ministère de l'Air pour la fameuse aérogare du Bourget. Ne triomphons pas trop vite! On se demande si la gare sera construite pour l'Exposition de 1937... Ceux qui disent qu'elle ne le

sera pas ont peut-être raison.

FRANÇAIS Commandé en grandes séries par le gouvernement français et par plusieurs gouvernements étrangers.

DREYFUS Frères, 50, rue du Bois Tél. : MARcadet 38-02 (3 lignes groupées)

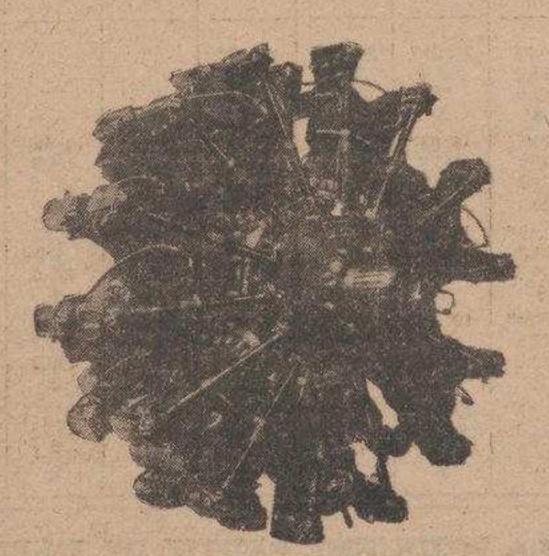


portez tous votre zinc préféré en épingle de cravate ou en broche pour cravate de chasse. Réduction exacte des marques: Bréguet, Salmson, Spad, Morane, Nicuport (biplans et sesquiplans). Insignes de Pilote en réduction, macarons officiels.

Prix défiant toute concurrence. Tarif sur demande. Fabricant : M PORFILET, 17. rue des Chapelles, Villiers-s.-Marne (5.-et-O.J. - Déposit. à Paris : M. CADINE, 130, r. St-Maur, Paris (111)

# ANNONCE

le MOTEUR type 79.00 (14 HA) à 14 cylindres refroidis par l'air et disposés en double étoile



Comme tous les autres types de moteurs Hispano-Suiza, le moteur 79.00 est préparé pour recevoir l'hélice Hispano-Suiza la seule hélice à pas variable ayant fait ses preuves sur des moteurs de grande puissance

dont les essais d'HOMOLOGATION et d'ADMISSION ont ainsi défini les caractéristiques OFFICIELLES:

Puissance nominale à l'altitude d'utilisation .. .. ... 1.000 CV Puissance disponible au décollage ..... 1.034 CV 1.200 CV Puissance obtenue en surcharge .. .. .. .. .. .. .. 585 Kg