

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

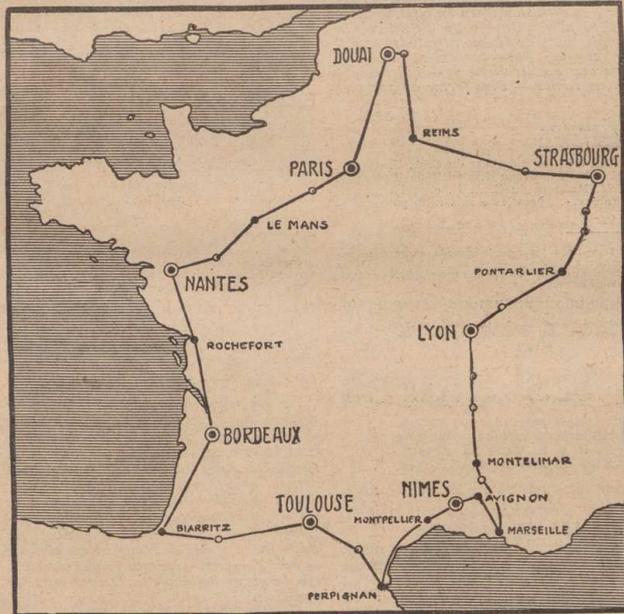
LE CIRCUIT ET L'HORAIRE

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.	Farman 231...	Monoplan	Renault 95 CV	.....	Henry Foucaud.
Potez 36.....	Monoplan	Renault 95 CV	F-ALBD	Robert Lhuillery.	Farman 230...	Monoplan	Salmson 40 CV	.....	Lallouette.
Potez 36.....	Monoplan	Salmson 95 CV	.....	Jean Liétard.	Farman 190...	Monoplan	Titan 230 CV	F-AJMV	Régini.
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 231...	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	Renault 95 CV	F-ALGX	Coadou.
Potez 36.....	Monoplan	Renault 95 CV	F-AIUO	Cendré et Laporte.	Farman 230...	Monoplan	Salmson 95 CV	F-ALCN	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-AJOJ	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-AJMA	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.....	Guevais 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	.....	F-AIYL
									Henry Massot.
									G. Grillot.
									P. Carretier et Landry.

consiste en trois épreuves distinctes, mais les concurrents ne seraient être classés dans l'une sans participer aux deux autres.

LES ENGAGEMENTS

Les règlements, comme on vient de le voir, sont extrêmement simples; les conditions d'admission imposées aux appareils le sont également. Les concurrents doivent être Français, leurs appareils doivent avoir été immatriculés en France et la puissance des moteurs ne doit pas dépasser 65 CV par passager. On a voulu, par cette clause, limiter la participation des avions aux seuls appareils de tourisme. On a été large, très large puisque, de cette façon, une berline de 500 CV emmenant sept personnes pourrait prendre part au Tour de France... En fait, l'appareil le plus puissant qui ait été engagé est un amphibie Schreck de 300 CV et, le moins puissant, le Farman 230 à moteur Salmons 40 CV, qui, courant en biplace, n'aura que 20 CV par personne transportée.

La compétition a réuni 52 concurrents. C'est un nombre respectable et même, en comptant sur un déchet assez considérable au départ, il assure d'avance l'intérêt de l'épreuve. A vrai dire, on ignore encore ceux qui partiront... Le tableau que nous publions montre que les « amateurs » sont parmi les engagés, les plus nombreux. Les constructeurs inscrits sont: Potez (2 avions), Caudron, Farman (3 av.), Schreck, Mauboussin, Couzinet et la Société Générale Aéronautique. Les autres engagés sont soit des clubs soit des particuliers.

Il y a, au nombre des inscrits, 14 Caudron, 14 Potez — dont 13 du type 36 —, 16 Farman, 6 Moth-Morane et 1 Moth-de Havilland, 1 Lorraine-Hanriot, 2 amphibies Schreck, 1 Mauboussin, 1 Guerschais, 1 Morane-Saulnier et 1 trimoteur Couzinet. On compte quatre moteurs, 20 Renault de 95 CV, 9 Salmons de 95 CV, 6 Salmons de 40 CV — dont 3 sur le trimoteur Couzinet —, 2 Salmons de 120 CV, 7 Gipsy-de Havilland, 2 Lorraine de 110 CV, 1 Lorraine de 300 CV, 2 Titan de 230 CV, 1 Michel de 100 CV, 1 Anzani de 60 CV. Deux concurrents n'ont pas fait connaître la marque de leur moteur.

LES MEILLEURS AVIONS PRIVES

La conception de l'épreuve est, avouons-le, séduisante, étant donné le but poursuivi. Toutefois, il ne faut pas se dissimuler qu'elle ne présente, pour le grand public, qu'un attrait restreint puisqu'il n'y aura pas, à vrai dire, compétition, tout au moins dans le Tour de France. Rien dans ce voyage de 3.000 km ne désignera le meilleur avion privé; on pourra seulement comprendre que les meilleurs avions du moment comptent parmi ceux qui auront réussi la randonnée.

Nous n'en vivrions pas moins l'épreuve du Journal et de l'U.P.C. avec tout l'intérêt que méritent une telle épreuve et les engagements nombreux qu'elle a recueillis, en formant, en sa faveur, nos meilleurs vœux de succès.

Georges HOUARD.

A COUPS DE CISEAUX

Ce qu'écrivent les autres

Le fait de reproduire, sous cette rubrique, quelques opinions caractéristiques de nos confrères ne signifie nullement que ces opinions soient les nôtres. Mais nous pensons qu'il y a, dans la presse, certains propos que les lecteurs des « AILES » ne doivent pas ignorer.

LES MEFAITS DU MONASTÈRE

Chaque semaine, on trouve quelque part la suite des surprenantes aventures du Monastère d'Issy-les-Moulineaux. Voici ce qu'en dit Etienne Delair dans LE MIDI COLONIAL :

On m'assure que récemment un de ces farouches défenseurs des intérêts de l'Etat, sans lesquels, paraît-il, Dieu sait où nous irions, s'aperçut qu'aucun contrôle n'était fait vis-à-vis de certains instruments de bord, pour s'assurer qu'ils n'avaient rien à craindre des intempéries, chose inscrite au cahier des charges. On plongea des altimètres dans l'eau, qui y fit les ravages que vous supposez. On les rendit au constructeur en le priant d'observer le cahier des charges. Le constructeur les rendit étanches, étanches à tout, même à l'influence de la pression atmosphérique! Mais l'homme des cahiers des charges a-t-il compris la leçon ?

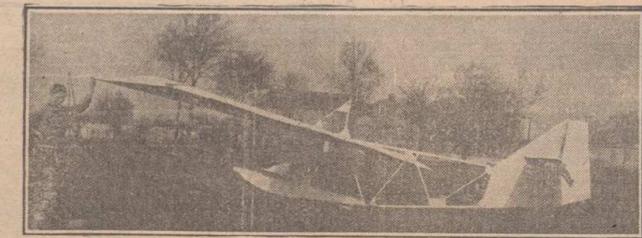
N'avez-vous pas remarqué comme chaque aventure du Service Technique, ressemble, à quelque chose de déjà connu, par exemple aux exploits des « Pieds-Nickelés », de joyeuse mémoire. Ecoutez celle-ci : elle est encore bien bonne !

On a codifié, Dieu me pardonne, jusqu'aux dimensions des ouvertures des combinaisons d'aviateurs, lesquels pour voler en plein ciel n'en restent pas moins des hommes astreints, comme vous et moi, à satisfaire certains besoins naturels...

Et un Ministre a signé le cahier des charges, où pareils détails sont imprimés !

L'univers entier, paraît-il, s'arrache les cahiers des charges de l'Aéronautique française; nous craignons de comprendre pourquoi !

Pardi ! c'est pour s'amuser un brin. Quel



Le planeur d'entraînement des « Goeleands » à Athis-Mons

LES PLANEURS

CHRONIQUE DU VOL SANS MOTEUR

La Société pour le Développement de l'Aviation, dont on connaît l'excellent travail de propagande, vient de prendre une initiative heureuse qui sera beaucoup, nous en sommes sûrs, pour le développement du vol sans moteur. La S.D.A. vient de créer une série de concours pour planeurs montés dont les épreuves se dérouleront au cours des meetings qu'elle organise en collaboration avec les Aéro-Clubs et les Associations Aéronautiques. Ces concours consistent en vol de distance exécutés au sandow; un prix de 500 francs sera attribué au concurrent ayant parcouru la plus longue distance. En outre, des frais de déplacement indemniseront les concurrents. Les droits d'engagement — remboursés en cas de participation — sont fixés à 100 francs par appareil. (1) La série de ces concours sera inaugurée pendant le meeting de Chartres, qui se tiendra le 31 mai, sur l'aérodrome.

Il faut féliciter la S.D.A. d'avoir compris l'intérêt qui s'attache au vol à voile et d'avoir eu la bonne inspiration de collaborer à sa diffusion. Rien en effet, ne pouvait être plus utile à cette diffusion que l'organisation de démonstrations publiques et que l'encouragement matériel donné aux « dévotionnistes » — qui ne sont pas tous riches — sous forme de prix.

J. C.

A SAINT-CYR

Le 16 avril, les membres du C. A. U. expérimentèrent un nouveau dispositif de lancement dû à M. Malterre du C. A. U. et qui simplifie la manœuvre. Après les essais faits par le mo-

(1) Pour tous les renseignements concernant ces concours : règlement, dates, etc.; s'adresser à la Société pour le Développement de l'Aviation, 50, rue Caulaincourt, Paris.

niteur, les élèves et l'inventeur furent lancés et volèrent très bien.

Le 18 avril, malgré la pluie, une vingtaine de vols eurent lieu. Le 19 avril, une cinquantaine de vols furent effectués sur le planeur « Gibbs ». Le pilote Tourkia fit onze vols avec le planeur « Capitaine Ferber » des « Ailes Isséennes », MM. Breton, Darmoy, Duvioux et Gauthier, des « Ailes Isséennes », furent emmenés, ainsi que quatre autres.

Aujourd'hui, 23 avril, le C.A.U. vola à Saint-Cyr.

A BEYNES-THIVERVAL

Le 19 avril, Thoret fit un beau vol sur le planeur « Pierre-Fisbach ». Le Colonel Wateau assista à ce vol. Ont volé à Saint-Cyr et à Beynes : les pilotes Thoret, Tourkia et Olivier ; les élèves Mmes de Abeleuda, Crucifix et Girod, Mlle Mansard, MM. J. Breton, Ch. Breton, Bourgairel, Claudel, Crucifix, Darmoy, Dupin, Durieux, de Courtillolles, Ecochard, Girod, Gauthier, Kolheim, Lévy, Malterre, Motte, Nicolan, Pardoux, Poussard, Rolland, Verrier.

A VILLACOUBLAY

MM. Girod, Legros et Damico furent essayés le 18 avril en double commande par M. Robert Morane, sur avion à moteur. Il s'agissait d'apprécier ce qu'un pilote de vol à voile peut faire à bord d'un avion.

A PARIS

Le C.A.U. a organisé une séance de cinéma sur le vol sans moteur à laquelle assistèrent de nombreux membres du C.A.U., de l'Aéro-Club Bergeron », des « Vélivoles », des « Ailes Isséennes ». Thoret commenta son film sur les courants aériens. La collection des films de l'Avia fut entièrement projetée.

A EPINAL

Le 12 avril, « l'Aéro-Club Vosgien » fit sa première sortie de l'année. Malgré la faiblesse du vent, douze lancers, dont sept de pilotes et cinq d'élèves purent avoir lieu.

volonté ni même nolenté. Il y a aboulie, impuissance de se décider et mystique du système D, qui ne réussira pas deux fois.

UNE JOYEUSE PERSPECTIVE

Puisque nous en sommes à la gaité, ne redevenons pas sérieux avant d'avoir rendu visite au dernier article de Charles Faroux, dans L'AUTO, sur la guerre aérienne et la guerre chimique, sujet éminemment plaisant comme on peut en juger :

Lors de la dernière guerre, cinquante mois ont été nécessaires pour tuer chez chacun des belligérants un pourcentage de combattants qu'on avait réalisé à Waterloo en quelques heures. La guerre aérienne, la guerre chimique, la guerre des microbes tueront moins de monde encore.

Tout ça, c'est de l'amusement, car, vous comprenez, si la guerre chimique tue moins de monde que la « der », c'est à désespérer du progrès. Aussi, je comprends parfaitement Charles Faroux lorsqu'il nous dit de ne pas nous en « faire », car on ne risque rien avec « leurs » gaz et « leurs » bactéries.

La guerre des gaz, dont on fait partout, ici comme en face ou là-bas, un épouvantail, est beaucoup moins dangereuse pour la population parisienne que l'irruption de vingt mille brutes armées. Le gaz nocif, pour agir, doit être plus lourd que l'air, ce qui limite le danger aux parties basses, et être projeté par temps calme. Il est facile de se défendre; les moyens sont connus, déjà appliqués.

Le plus beau, cependant, est pour la fin. Ecoutez la fin :

Certes, un grand centre assailli subitement par quelques centaines d'avions peut connaître des ruptures de canalisations électriques, des incendies, une panique même générale... Et puis... il en sera de même en face ! Or, il faut, en définitive, toujours finir par occuper le terrain.

— Que proposez-vous ? me dira-t-on.

Mais je ne propose rien que de rassurer mes compatriotes sur les effets de la soi-disant terrifiante guerre aérienne. Assurons-nous donc au mieux pour la prochaine, pour la très prochaine guerre, car on n'imagine pas très bien un homme sensé qui édifierait une

A BORDEAUX

Le dimanche et le lundi de Pâques n'ont pas trop ralenti l'activité du « Groupe Frouval ». Le planeur Jean-Vialla ayant été endommagé au cours de la semaine, les membres ont volé sur le C.I.M.T. Le dimanche 5 avril, furent lancés MM. Bonneval, Eyraud, Pierre Marie, Brochet, Rigal, Ropars, Harcot, Ducouso, Saintout, Des Courris, Catois, Vitrac et Sabourault; à enregistrer quinze lancers dont douze d'élèves. Notons la présence de MM. Des Courris et Catois, de l'Aéro-Club du Poitou, qui viennent s'entraîner régulièrement. Le lundi 6 avril, furent lancés MM. Lagarde, Saintout, Pierre Marie, Brochet, Rigal, Quancard, Bonneval, Catois, Eyraud, Sabourault et Harcot; une casse interrompit les lancers au début de l'après-midi. Malgré le manque de vent, MM. Brochet, Eyraud, Rigal, Ropars, Ducouso et Pierre Marie approchèrent les temps requis pour le brevet A.

A cette date, le groupe comptait 325 lancers dont 266 d'élèves. La dernière séance a eu lieu le 19 avril. Renseignements au secrétariat, 5, rue Gobineau, à Bordeaux. — P. M.

A CASSAGNE

Un groupement de vol à voile vient de se fonder dans cette petite localité de la Haute-Garonne, sur l'initiative de M. Canal. La construction d'un planeur Avia 11-A va être immédiatement entreprise. Bonne chance à ce nouveau groupe. — P. M.

A NICE

Le dimanche 12 avril, « l'Amicale des Anciens de l'Aéronautique » a fait une sortie avec son planeur Avia 11-A à Biot, près d'Antibes. De 7 heures du matin à 7 heures du soir, quarante-deux lancers furent effectués, dont trente-cinq d'élèves. De beaux vols de 20, 22 et 25 secondes furent faits par M. Marj, président, et un vol de 20 secondes par M. Sartot.

L'entraînement se poursuit tous les dimanches. S'inscrire à l'Amicale.

A PLAISIR-GRIGNON

Dimanche dernier, 19 avril, avait lieu à Plaisir-Grignon, l'inauguration du centre de vol à voile « Capitaine Ferber » créé par la S. F. V. à V. M. Lagasse, directeur technique de la société, a fait lui-même la présentation des appareils et des pilotes. De nombreux lancers ont été faits, ainsi que des démonstrations de lancer au moyen d'un cheval. Une nombreuse assistance s'était rendue à cette inauguration. Remarqué le lieutenant Vidal, représentant M. Riché, sous-secrétaire d'Etat de l'Air, le colonel Lampe, représentant le C.F.P.A.E., etc.

L'école fonctionnera régulièrement le mardi et le mercredi à partir de 14 h.; le jeudi, le samedi et le dimanche à partir de 10 heures.

A AVIGNON

Le dimanche 12 avril, sous la direction de M. Vissouze, la section de vol à voile de l'Aéro-Club Vauclusien a procédé aux premiers essais du planeur Avia 11-A. Les premiers lancers ont été faits par M. Lambert, moniteur de la section. L'après-midi, ont volé MM. Lambert, Vissouze, Guigou frères, Artigues.

Prochainement, les Etablissements Vissouze livreront un planeur Avia 11-A à l'Aéro-Club des Landes ».

usine moderne, la doterait du meilleur outillage et qui aurait le toupet de dire : « Je n'ai pas l'intention que mon usine tourne jamais ».

Sans vouloir faire de peine à Charles Faroux, je ne pense pas que son dernier papier réussisse à convaincre beaucoup de monde que la guerre des gaz est une perspective rassurante comparée à... Waterloo.

UNE CONSTATATION OPTIMISTE

La randonnée africaine de notre Ministre n'aura pas eu comme seule conséquence l'intrusion de quelques balles explosives dans l'osopage de lions apprivoisés. Elle aura permis à Maurice Prax de nous étaler quelques lieux communs encore en bon état.

Si l'on m'offre demain de prendre le chemin des airs pour aller à Nice, j'avoue que j'hésiterai un peu à accepter l'invitation. Les excellents trains du P.-L.-M., la cabine confortable des wagons-lits me paraîtront beaucoup plus séduisants. Mais, si je dois, un jour, excursionner à travers les sables du désert, il me sera, certes, beaucoup plus agréable de passer quelques heures dans la carlingue d'un avion que de chevaucher pendant des jours sans fin et des jours encore à dos de chameau.

J'ai tort d'être méchant avec Maurice Prax. Ces lieux communs sont des vérités premières qu'il est bon de répéter. Ainsi, il est bon de dire que, bientôt...

... On ira passer trois jours à Gao comme nos grands-parents allaient au Tréport !

Nous finirons par connaître notre plus grande France, qui connaîtra elle-même la métropole. L'avion colonisera enfin nos colonies. Les colons ne seront plus perdus dans la brousse. Ils n'auront plus le sentiment d'être au loin, oubliés des dieux, des hommes et de l'administration centrale.

L'aviation, dont le développement est foudroyant, dont les progrès sont formidables, dont l'avenir est illimité, doit faire tout simplement la France.

Tout cela est excellent et fort bien dit. Allons, les vérités premières ont encore du bon. WING.

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.

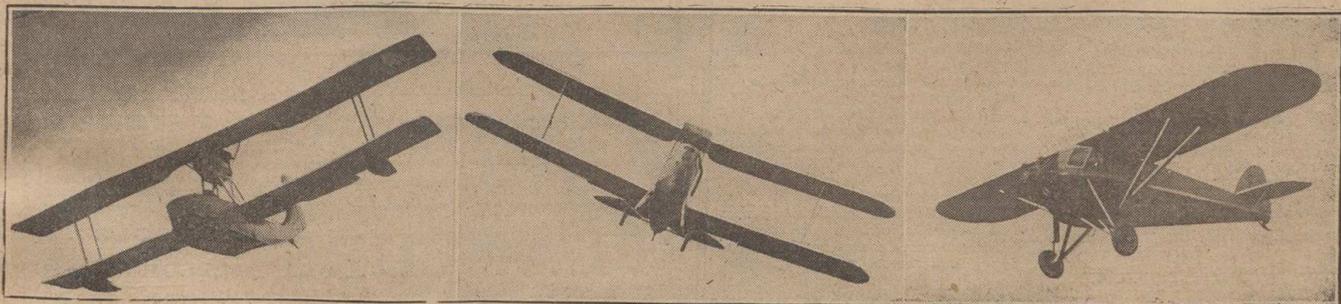
Au départ d'Orly, le 25 au matin

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 Lefcalvez; 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 défections. 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 galopent 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 rattriera 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 crottin.

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'aéroport 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 aéroports ! 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 Blériot 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 Blériot 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 500 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 FSE DE VOL A VOILE STÉ A^{ME} 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.

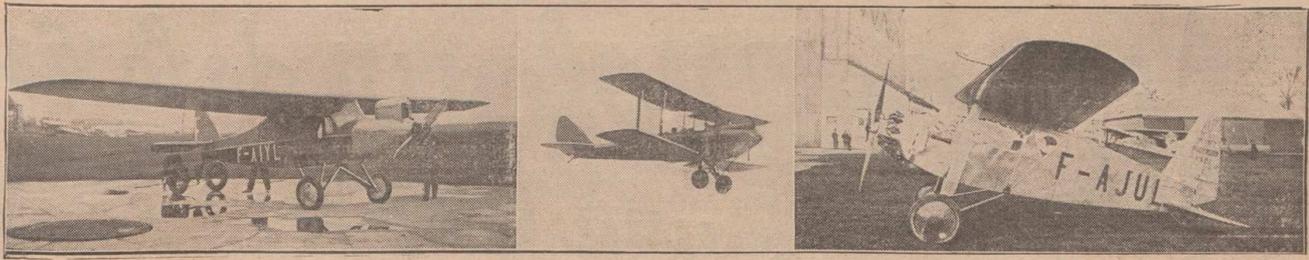
PENSEIGNEMENTS ET BUREAUX (Exploitation) : 27, Rue d'Alsace, TOULOUSE

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 Verçruysse (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-Goulard 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 accompagnés, 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 solides. 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...

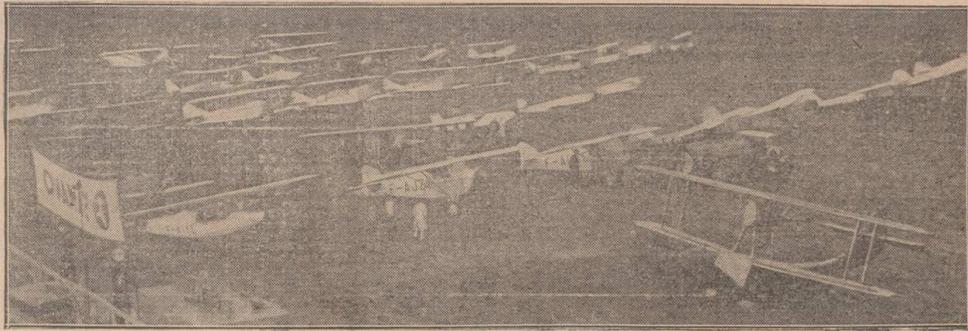
SECURITE ET RENDEMENT

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)

Les 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 coeurs, 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 Bertheux 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'accommoda si parfaitement la silhouette de notre consœur — 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.



Malinvaud et son Moth-Morane, l'ancien avion particulier de Costes.

D'une façon générale, l'organisation matérielle du Tour de France s'améliorait d'étape en étape. La veille du départ, les concurrents consultaient la carte avec quelque gravité. La difficulté du parcours, accrue par l'indication de zones interdites leur donnaient quelque souci. Il fallait naviguer sans erreur dans un couloir avec 5 km. de marge à droite et à gauche, il fallait éviter Belfort, éviter Aitkirch... Le beau temps se mit heureusement de la partie dans cette septième étape comme dans la précédente. Marseille portait bonheur à ses visiteurs d'un jour...

Cependant, la caravane allait se trouver attristée par l'élimination de deux camarades, particulièrement estimés, à des titres divers. Lorsque nous atterrîmes à Mâcon, Malinvaud et moi, nous aperçûmes le petit Farman « Saint-Dizier » de Regimensi, en piteux état : tout l'avant arraché, le moteur pendant hors de son capot, comme un œil arraché de son orbite...

Regimensi, navré, nous dit : Après un atterrissage normal, j'étais arrêté à trois mètres d'un piquet de fer, piquet de signalisation d'essence peu visible et dont la pancarte se présentait pour moi de profil. Mon carnet signé, j'allais prendre la ligne de départ, quand, mettant mon moteur plein régime, je butai contre ce piquet que personne ne me signalait, alors que quelques spectateurs, tout proches, me regardaient rouler au sol. Il y eut là, incontestablement, faute d'organisation, puisque sur le petit terrain de Mâcon, on fit atterrir 40 avions alors que seul, le gardien, mutilé de guerre, débordé par un tel service, doit assurer les arrivées et les départs.

Nous devons ajouter que la présence de plusieurs avions sur le terrain pouvait empêcher Regimensi d'apercevoir le dangereux piquet, et, on peut regretter que l'Aéro-Club de Bourgogne n'ait reçu ni avis ni instructions et qu'à 9 heures du matin, l'unique gardien ignorât la prochaine arrivée des avions. Près de trente appareils se posèrent à Mâcon presque en même temps et un spectateur bénévole appartenant à l'Aéro-Club de Bourgogne dut aider à donner les départs...

Regimensi, le premier moment de douleur passé — le mot convient —, retrouvant son énergie habituelle, sauta dans le train, voyagea toute la nuit, se rendit à Toussus-le-Noble, y prit un 40 CV — le même type d'appareil — et se posa à Mâcon à midi, 26 heures après son accident. Reparti à 13 heures, Regimensi arriva sans encombre à Strasbourg où il reprit moralement place dans le Tour en attendant que l'Aéro-Club de France, souverain juge en l'occasion, décide si Regimensi acheva officiellement ou non l'épreuve.

Le marquis de Binard devait également manquer à l'appel à Strasbourg. Trompé, en effet, par la plus faible portance de l'atmosphère à l'altitude où se trouve le terrain de Pontarlier, il glissa au cours d'un virage près du sol et brisa son hélice et une aile. Lui-même fut légèrement blessé au front par son pare-brise.

Cette aventure consterna doublement les concurrents du Tour. Le Marquis de Binard, qui pilote depuis cinq ans et dont l'amabilité se mêle à la plus charmante modestie venait précisément d'être fêté à Nîmes où ses compatriotes et ses camarades l'applaudissaient frémollement. On lui télégraphia de faire l'impossible pour rattraper la caravane avec un autre appareil, mais il ne put répondre que par des regrets.

Il appartenait à Herbelin, dont le nom évoque des heures tragiques et onze victoires, de toucher le premier la terre d'Alsace. Lallouette qui d'ordinaire arrivait le premier — car il partait le premier et sur un Farman rapide — suivait de près.

La caravane fut reçue par M. André Helmer, président de l'Aéro-Club, le général Reibell, le colonel de Serre et des officiers du 2^e régiment d'aviation. Des voitures, mises à la disposition des arrivants, les menèrent à la Maison-Rouge et aux autres hôtels ou, cette fois, les chambres les attendaient. Le lendemain réception à l'Auto-Club.

quai de Paris. Réunion où tout fut délicieux : l'accueil, les pâtisseries et les discours. M. Delaprez parla avec à propos de l'Alsace « région aux mets délicieux, patrie du foie gras, et à laquelle le Midi, par la truffe, se trouve si bien associé ». Ma foi, l'accueil de l'Alsace fut aussi chaud que celui du Midi.

M. André Helmer s'exprima à son tour avec une élégante vigueur. Il félicita les touristes ailés « qui prouvent que les ailes n'étaient pas seulement réservées aux demi-dieux, à qui l'opinion tresse par erreur des couronnes de martyre ».

La réunion se termina par une consommation formidable de Kouglouff — un délice — et de vins d'Alsace dont on ne saurait dire assez de bien. Ajoutons que le matin, des autocars permirent, grâce aux Dernières Nouvelles de Strasbourg, de visiter cette ville si émouvante, si raffinée où l'ordre apparaît en harmonie avec l'art

HUITIÈME ÉTAPE STRASBOURG - DOUAI (8 mai)

Les partants, à Strasbourg, sont de nouveau au nombre de 41. Mais, officiellement, ils ne sont que 39. Marot est revenu de Troyes et Regimensi, sur un nouvel appareil, a rejoint ses camarades.

L'étape prévoit un atterrissage obligatoire à Reims et un atterrissage facultatif à Nancy et à Valenciennes. Nombreux sont ceux qui se posent sur ces deux terrains. L'étape n'entraîne qu'une seule élimination : celle de Louis Duc, dont l'amphibie, victime d'une panne de tuyauterie d'eau, est obligé d'atterrir au loin de Péronne et qui ne pourra atteindre Douai dans les délais imposés. Damage : l'appareil avait des chances sérieuses de se classer dans les tout premiers. Au cours de l'étape, également, deux pénalités : l'une à l'équipage Band-de-Rovin, l'autre au capitaine Blanger...

Au total, 38 avions restent en ligne pour l'ultime étape et l'épreuve de vitesse qu'elle comporte.

Le 8 mai, au petit matin, les touristes réunis au terrain trouvèrent leurs avions ornés d'une décoration nouvelle. Sur toutes les carlingues, on avait peint au pochoir, la Cirigone de l'Aéro-Club d'Alsace. Joyeuse surprise, indice de la fidélité alsacienne, force de souvenirs.

Et voilà nos compagnons ailés sur les Vosges. Ravissant spectacle et coups de tabac. Le vent debout a des caprices sur les croupes. Puis Toul paraît avec son cône fortifié. A Nancy, atterrissage. On repart. Voici la forêt de l'Argonne, et la terre bouleversée jadis par les obus.

Voici Reims... autour de qui tant d'escadrilles palpitèrent dans les ciels de combat. Atterrissage obligatoire. On descend des carlingues un peu gelées. On nous dit : « Le buffet est là ! Vous pouvez vous restaurer... » On consomme quelques sandwiches. Nicolesco extermine un poulet. On boit une coupe... mais on présente l'addition. On paie. Et Reims patrie du champagne, resté dans notre souvenir comme la seule ville, où nous ayons dû payer le champagne...

En route pour Valenciennes ! Changement de décor. Les pyramides noires des crassiers ! Et quel enchevêtrement ! Lire la carte à basse altitude devient un problème... dont nous parlerons. Mais la boussole nous guide. Valenciennes... Quelques minutes d'arrêt. Chaque pilote reçoit une médaille commémorative aux armes de la ville... une médaille qu'il montrera avec un affectueux orgueil. Valenciennes, comme Montlaurin, a eu le geste... Enfin Douai et l'aérodrome de La Brayelle... Quarante arrivées. On se disperse dans les hôtels.

Le lendemain, sur le terrain, on attend M. Etienne Riché, Sous-Secrétaire d'Etat. Afin de laisser le champ libre au Ministre, les commissaires font signe à tous les avions qui atterrissent de se rendre au bout du terrain.

Onze équipages belges doivent, en effet, arriver à Douai pour accompagner jusqu'à Orly la caravane... Soudain, un Farman 190 peint en bleu, apparaît. Les gens de service qui ne l'ont pas reconnu, l'envoient également au bout du terrain... Puis on accourt auprès de M. Riché qui met tout le monde à l'aise avec sa courtoisie, habituelle.

— Rien ne ressemble autant à un avion, dit-il, qu'un autre avion. A midi 30, grand banquet à l'Hôtel de Ville. Dès le début, M. Jacques Bréguet souhaite la bienvenue aux aviateurs belges parmi lesquels se trouve Mlle Colin et Touse au jazz Alexander — qui suit le Tour de France dans l'avion Columbia — de jouer la *Brabançonne*.

NEUVIÈME ÉTAPE DOUAI-PARIS (10 mai)

OFFICIELLEMENT, les concurrents sont, à Douai, au nombre 38, après l'élimination de Louis Duc. En réalité, ils sont 40 avec Regimensi et Marot. Ils sont même beaucoup plus, car, au groupe des touristes, sont venus se joindre quelques pilotes belges, le capitaine Hawks, Bayol et le directeur des usines Potez à Méaulte, M. Rouzé, etc., qui les accompagnent jusqu'à Paris.

Brume au départ... Celui-ci est, une fois de plus, différé. Il est donné vers 10 heures et tout le monde s'en vole pour l'ultime étape. Il s'agit, cette fois, de « gazer », puisque la vitesse réalisée sur cette étape sera l'un des facteurs dominants du classement. Pas d'incidents... Le premier qui se pose à Orly est Lallouette, suivi d'Herbelin, Avignon, Regimensi, etc. Tous arrivent et tous sont applaudis. Les Potez ferment la marche, mais dans un vol de groupe impressionnant. Cependant, en raison de l'heure tardive et du meeting de l'U.P.C.F. qui se déroule l'après-midi, les commissaires décident de reporter au lendemain lundi et à aujourd'hui jeudi le double concours de décollage et d'atterrissage inscrit au programme du Tour de France.

Il nous reste à tirer de cette jolie, utile et triomphante aventure, diverses conclusions et ses enseignements. Ce sera l'objet d'un prochain article qui pourrait porter en sous-titre ces trois mots : Visages, Paroles, Commentaires... le dernier nous permettant de rendre à César ce qui lui appartient.

Edmond BLANC.
Ingénieur des Arts et Manufactures,
Ingénieur Civil de l'Aéronautique.

LE MEETING DE L'U. P. C. F. A ORLY

Favorisé par le beau temps — qu'on n'espérât plus — la fête aérienne organisée par l'Union des Pilotes Civils et « Le Journal », dimanche dernier, à Orly, s'est déroulée devant la grande foule. La matinée fut occupée par l'attente et l'arrivée des concurrents du Tour de France et l'atterrissage de plusieurs appareils venant participer au meeting de l'après-midi.

Organisation matérielle supérieure à celle de l'an dernier, présentation au public d'appareils intéressants mais exécution désordonnée d'un programme insuffisamment étudié. Nous répétons que l'Union des Pilotes Civils a le moyen de faire mieux, de faire de sa fête d'Orly la plus belle et la plus grande manifestation aéronautique de l'année. Il serait dommage qu'elle ne le veuille point.

On a vu néanmoins à Orly de fort belles choses. L'arrivée des touristes fut attrayante mais le « clou », à notre sens, reste la présentation du Capitaine Hawks et de son « Texaco N° 13 ». Avec ses 400 CV de puissance, la machine, manée par un pilote de très grande classe, donne une extraordinaire impression de vitesse ; l'atterrissage est plus lent qu'on pouvait l'imaginer et ne semble pas, en tout cas, redoutable.

A signaler aussi la démonstration fort réussie de Georges Barbot sur son Fokker CV ; Barbot n'a pas ménagé sa peine et a confirmé qu'il était toujours un très grand pilote.

On s'en voudrait de ne pas dire combien fut intéressante la séance de virtuosité des trois moniteurs de l'Ecole d'Elampes qui exécutèrent, en vol groupé, les plus belles figures d'aérobatic. Ces trois pilotes, dans un style splendide, ont égalé les meilleurs « as » du genre.

Doret, retenu à Istres, n'est pas venu. Mais, à sa place, Lèpreux a fait une présentation très belle du monoplane Divoitine qu'il manie avec un grand talent.

LE CLASSEMENT

Le classement du Tour de France a lieu entre les concurrents qui ont bouclé la totalité du circuit par application de la formule V

où V est la vitesse réalisée sur le parcours Douai-Paris et P la puissance par personne transportée. On bonifie le chiffre obtenu de 1 point par atterrissage effectué aux escales facultatives.

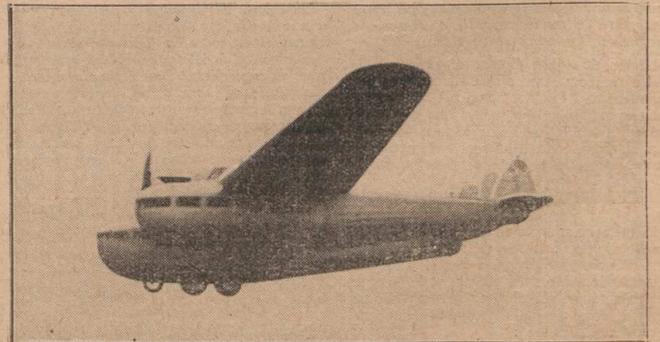
Le classement consacre la victoire de Massot sur le monoplane Guerechais à moteur Renault 95 CV qui a bouclé le Tour de France avec deux passagers ; la comtesse Pelissier de Maklakoff et M. Greinler.

Voici d'ailleurs le classement des vingt premiers :

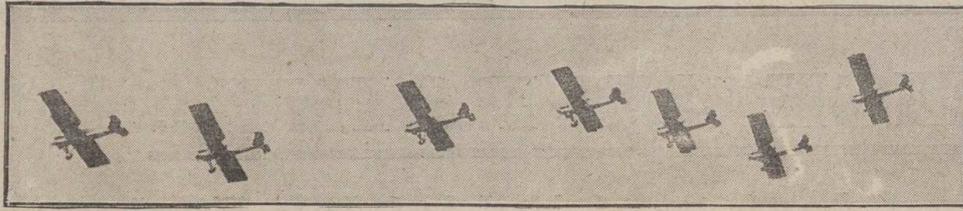
1. Massot (Guerechais-Renault 95 CV).
2. Avignon (Farman 190-Titan 230 CV).
3. Herbelin-Nicolle (Farman 231-Renault 95 CV).
4. Lallouette (Farman 231-Renault 90 CV).
5. Arcaute (Caudron 193-Renault 95 CV).
6. Chemidlin (Moth-Morane-Gipsy 85 CV).
7. Gondou-Thomas (Farman 232-Michel 100 CV).
8. Maryse Hilsz (Moth-Morane-Gipsy 85 CV).
9. Lefolcalvez (Moth-D.H.-Gipsy 85 CV).
10. José Lardy (Farman 231-Renault 95 CV).
11. Lebeau (Moth-Morane-Gipsy 85 CV).
12. Maurena (Farman 190-Titan 230 CV).
13. Roulin (Caudron 232-Renault 95 CV).
14. Mauler (Caudron 128-Salmson 120 CV).
15. Perrier (Caudron 232-Renault 95 CV).
16. Max André (Caudron 230-Salmson 95 CV).
17. Buriatou-Chaize (Caudron 230-Salmson 95 CV).
18. Pharabod (Caudron 232-Renault 95 CV).
19. Moreau (Farman 204-Lorraine 110 CV).
20. Legendre (Caudron 232-Renault 95 CV).

Dix-huit concurrents classés à la suite ont terminé dans les conditions imposées.

Il convient de noter que Regimensi a déposé une réclamation et que si son point de vue était admis, c'est vraisemblablement lui qui prendrait la première place. Les premiers doivent la place qu'ils occupent d'une part à la vitesse de leur appareil, d'autre part au nombre de personnes qu'ils ont transportées, en égard à la puissance utilisée. C'est pourquoi Lallouette, le plus rapide de tous, mais n'enlevant que deux personnes, se voit classé après Massot dont le Guerechais accomplit le Tour en triplacé. L'un et l'autre étaient équipés avec le moteur Renault 95 CV.



Le bimoteur bifuselage Blériot, qui avait tant étonné les visiteurs du Salon de l'Aéronautique, a effectué récemment ses vols d'essais qui ont parfaitement réussi. L'allure de la machine est fort curieuse. Après une véritable mise au point, l'aviation commerciale possédera, avec cet appareil, un prototype fort intéressant.



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 :

« Voté 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 oublierai-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 vieux 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 perle 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 déchaina 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. Caille, 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. Caille, est d'avoir placé dans Haegelen sa confiance. Haegelen, as de jeu, 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. »

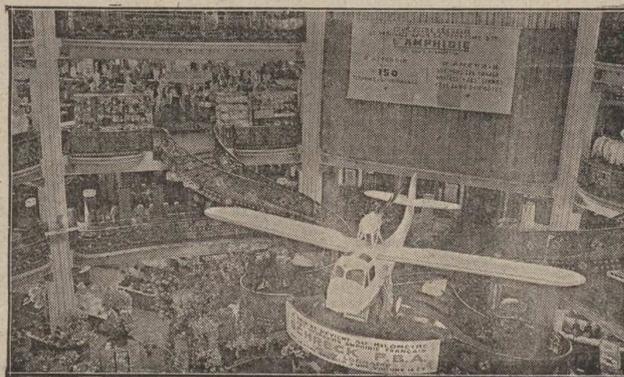
Voilà de quoi contenter tout le monde ! Mais comment agirez-vous à l'égard des constructeurs d'avions et du cortège de mécaniciens, soigneurs aux étapes ?

« 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.

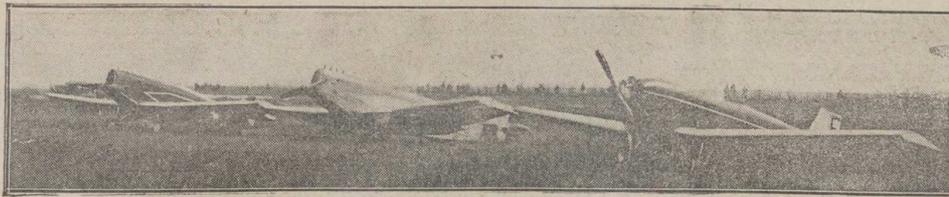
M. Legendre, qui se révéla comme le parfait touriste aérien, voyageait en compagnie de sa belle-sœur.

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



L'escadrille des Farman de tourisme; à gauche les Renault, à droite, le Salmson

(Photo André — Le Bourget)

Au Salon de Détroit

On y a fait de riches affaires : les exposants auraient vendu 636 avions pour... 40 millions de francs.

L'Exposition Aéronautique Nationale de Détroit, close le 19 avril dernier, après avoir duré neuf jours, a été une des mieux réussies que l'on ait encore vues.

On a compté quatre-vingt-dix mille visiteurs, dont quatre-vingt mille payants. Cent soixante exposants ont répondu à l'appel des organisateurs : quarante-et-un constructeurs, cent dix-neuf fabricants d'accessoires. Parmi les aviateurs, dix-sept, dont on connaît le carnet de commandes, ont pris des ordres pour 636 appareils représentant une valeur totale de 1.652.751 dollars — plus de 40 millions de francs.

Pendant toute la durée de l'exposition, une grande activité a régné à l'aéroport de Détroit où on a enregistré 11.135 départs et arrivées. Cinq cent cinquante ont signé sur les registres de contrôle; 5.384 visiteurs ayant fourni une recette de 14.568 dollars sont venus à l'aéroport; 885 dollars ont été payés par les visiteurs ayant fait une promenade aérienne au-dessus de Détroit.

Comme on peut en juger, l'Exposition Aéronautique a provoqué un intense mouvement de curiosité et d'affaires, certainement très profitable à l'industrie aéronautique américaine.

PRES DE TROIS MILLIONS DE PASSAGERS

Si l'on se souvient du petit nombre de voyageurs qui fréquentaient les lignes aériennes des Etats-Unis en 1928, on sera étonné de lire les statistiques publiées aujourd'hui par la Section de l'Aéronautique au Département du Commerce.

Pendant l'année 1930, on a compté 2.715.816 passagers transportés par des avions commerciaux. Sur ce nombre, 417.505 avaient emprunté des lignes régulières. De juillet à décembre 1930, les sociétés de transport ont enregistré 1.373.541 passagers dont 1.124.092 passagers payants. Pendant la même période, en 1929, elles avaient enregistré 1.238.431 passagers dont 1.032.752 passagers payants, soit un accroissement de 84.110 passagers.

UNE MISSION FRANÇAISE EST ALLEE A STOCKHOLM

SOUS LES ORDRES DE L'AMIRAL ESTEVA, ELLE COMPREND TROIS HYDRAVIONS CAMS.

Une exposition internationale d'aviation, organisée par la Suède, vient d'ouvrir ses portes à Stockholm. Les constructeurs de différents pays : France, Angleterre, Italie, Tchécoslovaquie, Allemagne y présentent des appareils, des moteurs ou des maquettes. Installée dans un vaste bâtiment au bord de l'eau, cette exposition se prête aux démonstrations d'hydravions et d'amphibies, pour lesquels des tentes ont été aménagées à droite et à gauche du bâtiment central.

Cet aménagement de l'exposition au bord de la mer n'a sans doute pas été étranger à l'envoi, à Stockholm, d'une mission française d'aéronautique maritime. En effet, sous les ordres du contre-amiral Esteva, trois hydravions CAMS se sont rendus en Suède. Ils sont pilotés par le lieutenant de vaisseau Nomy, les enseignes de vaisseau Lacoste et Caillaud.

Paris le 11 de Clébourg, les trois hydravions arrivèrent au Helder. Le lendemain, ils se rendaient du Helder à Göteborg, sur le Kattegat, au sud-ouest de la Suède. Le 13, ils arrivaient à Stockholm.

Le contre-amiral Esteva fut reçu par le roi. Avec ses officiers, il assista à l'inauguration de l'exposition. Parmi les aviateurs étrangers, on nota le capitaine Hawks et l'Allemand von Gronau.

Les aviateurs français devaient quitter Stockholm le 18 mai, et faire le chemin du retour par la Pologne. Leur premier escale était Gdynia.

Ainsi, le contre-amiral Esteva continue la série de ses nombreux voyages, qu'il considère comme un des devoirs de son grade.

Aufour du "Tour"

■ L'hélice de Grillot. — Au cours de l'étape de Nantes-Bordeaux, Grillot, concurrent du Tour de France, n'a point « cassé son hélice ». A l'appareil, son hélice a été simplement déformée et décollée en raison des intempéries subies par l'appareil, un vétérinaire, d'ailleurs fort vénérable.

Grillot, en effet, accomplit le Tour de France sur cet appareil qu'il avait acheté en 1927 son chemin, sans défaillance. Acquis par Failant, président de l'Aéro-Club de Bourgneuf — dont l'appareil porte le pavillon — cet avion appartenait jadis au regretté Frouval et son moteur compte plus de 400 heures de vol. Il a fait un atterrissage normal, mais son hélice se soulevait trop cruellement sans doute de la fameuse étape Paris-Nantes.

■ La réception de Nantes. — L'Aéro-Club de l'Atlantique nous informe qu'à Nantes, nul ne paya son entrée sur le terrain. Les cartes remises aux contrôleurs étaient des cartes d'invitation. Nos correspondants s'excusent de leur erreur d'optique. Cependant... la riche ville de Nantes se devait d'offrir aux touristes étrangers par la tempête — et qui offraient aux Nantais un spectacle gratuit — au moins un sandwich à l'arrivée, comme Le Mans, Biarritz, Montpellier et tant d'autres villes. Le vin d'honneur est fait pour les discours. Le sandwich sur le terrain est fait pour le réconfort.

■ Les débuts du Michel 100 CV. — Un seul moteur Michel a participé au Tour de France; il a fonctionné admirablement et, sans qu'il soit question ici de publicité, il est intéressant de signaler le fait. Nous n'avons pas tant de moteurs pour l'aviation légère... Le moteur Michel 100 CV était monté sur l'avion Farman 232 piloté par Thomas et Gaudron. Potez a fait tous les atterrissages obligatoires, facilités et s'est classé sans aucune pénalisation parmi les premiers. Le moteur a tourné sans la moindre défaillance. Il a été homologué en 1929 pour une puissance nominale de 100 CV, à 1.600 t/min, et développé à un régime de 1.700 t/min, pour un poids en ordre de marche de 155 kg. La consommation d'essence est, en vol de croisière, à une vitesse de 135 km/h, de 18 litres et la consommation d'huile de 600 grammes par heure.

■ Les 100 pour 100. — « L'écurie Potez » qui, au départ d'Orly, ne comprenait pas moins de 13 avions — chiffre heureux — est revenue au complet à son point de départ. C'est un résultat qui compte...

L'AVIATION MARCHANDE S'INTERESSE AUX GIROUETTES CONSTANTIN

DES EXPERIENCES VONT AVOIR LIEU A MARRIGNAN POUR DETERMINER LES AVANTAGES PRATIQUES DES GIROUETTES.

Le Lieutenant de Vaisseau Hurel, ingénieur en chef des Chantiers Aéro-Maritimes de la Seine (C.A.M.S.), et M. Gilles, ingénieur en chef de l'Air-Union-Aéronavale, se sont rencontrés mercredi 13 mai à Toussus-le-Noble. Ils désiraient se rendre compte par eux-mêmes du fonctionnement des girouettes Constantin sur un Farman P-22 stabilisé et étudier la possibilité de remplacer la stabilité de forme, due au centrage avant des avions, par la stabilité automatique que l'on peut obtenir au moyen des girouettes, même avec un centrage très en arrière. Or, le centrage arrière permet de meilleures performances et en particulier un meilleur plafond, c'est-à-dire la possibilité pour certains bimoteurs, de voler avec un seul moteur.

Si nous sommes bien informés, des expériences vont être poursuivies incessamment à Marrignan pour éclaircir définitivement cette question. Et ces expériences seront suivies avec un particulier intérêt par la Compagnie Air-Orient.

carte d'Etat-Major au 1/200.000, où apparaît le relief du sol (si important pour le vol à faible hauteur) qui décide souvent du choix de la route à suivre en raison des vents rabattants. Maryse Hilsz, qui se montra excellente navigatrice et fut même notée « capitaine » lors d'un vol de groupe, à Nîmes, se sert exclusivement de la carte au millionième.

■ PRÈS la moisson des enseignements, voici la moisson des lauriers. Le Tour de France n'apporte pas seulement la victoire des pilotes amateurs et de leurs machines. Il a sonné le réveil des enthousiasmes.

Quelques exemples. A Nantes, nous rencontrons Robert Sénéchal, un breveté de 1916, qui après plus de 7.000 vols, soit à la MF. 20, soit à Etampes, comme moniteur, abandonna l'aviation (raisons de famille) en 1920 pour les courses d'automobile... Il va acheter un avion...

A Nantes encore, Malinvaud retrouve Sordet, son ancien collègue d'Avord, qu'un terrible accident d'auto avait éloigné du pilotage. — « Mon vieux, s'écria Sordet, c'est très beau ce que vous avez fait là! Je vais m'y remettre. Donne moi ton avis sur le zinc que je dois acheter... »

A Biarritz, même remarque de Biralen, autre camarade du pilote limousin. Il reprend feu au contact de la caravane. Et qui sait combien de vieux et bons pilotes, éloignés de l'aviation pour des raisons diverses, mais que l'aviation a frolés au passage, ont éprouvé de nouvelles séductions. « Qui m'aime me suive! » leur a-t-elle dit. Ils vont la suivre...

Car ce Tour de France, qui prend les aspects d'un Tour de force fut aussi un tour d'enthousiasme et d'amitié. Et si Béranger vivait encore, il vous dirait qu'on « reparlera de sa gloire, sous le chaume, bien longtemps... »

Edmond BLANC.
Ingénieur des Arts et Manufactures,
Ingénieur civil de l'Aéronautique.

Les vainqueurs du Tour

HENRY MASSOT — LE MONOPLAN GUERCHAIS
LE MOTEUR RENAULT 95 CV

Les vainqueurs du Tour de France sont des figures éminemment sympathiques. Masot, le pilote, Guerschais le constructeur. Henri Masot est un de nos meilleurs pilotes d'essai. Calme, méthodique, la main sûre, il sait tirer la quintessence de l'avion qu'on lui confie. Ce fut lui qui vola, un des premiers, sur l'Autogire, en France. Son succès dans le Tour de France, éprouvé, longue, parfois lassante, est bien mérité et nous en sommes heureux puisque, outre sa propre valeur, Masot a mis en pleine lumière les qualités d'un bon avion spécifiquement « de tourisme ». Guerschais a réussi à établir un compromis heureux entre la vitesse, l'économie de vol, le confort des passagers.

Muni du moteur Renault de 95 CV à refroidissement par l'air, avec ses passagers, 40 kg. de bagages, 5 heures d'essence, l'outillage complet, les housses, les cordes et les piquets d'amarres, les trois, le triplax Guerschais atteint la bonne vitesse de croisière de 150 km-h; sa vitesse d'atterrissage est très réduite et ces résultats n'ont été atteints que grâce à une belle finesse aérodynamique et à une construction légère. Les vainqueurs méritent donc tous nos compliments.

Guerschais n'est d'ailleurs pas une révélation, à proprement parler. Ses avions précédents constituaient déjà de très remarquables machines, qui eurent, maintes fois, l'occasion de montrer leurs qualités.

CLASSEMENT DES CONCURRENTS AYANT TERMINE LE "TOUR DE FRANCE"

N° de classement	Pilotes	Avions et moteurs	Moyenne horaire	Cv. par personne à bord	Nombre de points	N° de classement	Pilotes	Avions et moteurs	Moyenne horaire	Cv. par personne à bord	Nombre de points
1	Massot	Guerschais - Renault 95 CV.	154,080	31,6	487	21	Grillot	Morane-Saulnier - Salmson 120 CV.	149,760	60,0	249
2	Avignon	Farman 190 - Titan 230 CV.	151,720	38,2	469	22	Vallant-Létraire	C. Andon 232 - Renault 95 CV.	148,440	47,5	249
3	Herbelle-Nicol	Farman 231 - Renault 95 CV.	185,760	47,5	391	23	Malinvaud-Blanc	Morane-Morane - Gipsy 85 CV.	104,400	42,5	245,8
4	Lalouette	Farman 231 - Renault 95 CV.	185,400	47,5	390	24	Maryse Bastié	Caudron 230 - Salmson 95 CV.	114,840	47,5	211,7
5	Arcate	Caudron 193 - Renault 95 CV.	162,000	47,5	340	25	Pégulu de Rovin-Baud	Potez 36 - Renault 95 CV.	114,750	47,5	241,5
6	Nicolesco-Chemidlin	Moth-Morane - Gipsy 85 CV.	143,640	42,5	338	26	Camion	Potez 36 - Salmson 95 CV.	114,480	47,5	241,2
7	Thomas-Godou	Farman 232 - Michel 100 CV.	165,600	50,0	331	27	Maloin-Prodhomme	Farman 202 - Salmson 120 CV.	144,000	60,0	240
8	Maryse Hilsz	Moth D. H. 60 - Gipsy 85 CV.	139,680	42,5	318	28	Lhuillery	Potez 36 - Renault 95 CV.	113,160	47,5	233
9	Lefolcalvez	Moth D. H. 60 - Gipsy 85 CV.	135,360	42,5	318	29	Durandau-Blairon	Potez 36 - Renault 95 CV.	109,440	47,5	230
10	José Lardy	Farman 231 - Renault 95 CV.	149,760	47,5	315	30	Martinoff-Mermoz	Potez 36 - Renault 95 CV.	108,000	47,5	227
11	Lebeau	Moth-Morane - Gipsy 85 CV.	133,560	42,5	314	31	Labouchère	Potez 36 - Salmson 95 CV.	107,280	47,5	225
12	Maurens	Farman 190 - Titan 230 CV.	173,880	57,5	302	32	Létard	Potez 36 - Salmson 95 CV.	106,560	47,5	224
13	Roulin	Caudron 232 - Renault 95 CV.	137,520	47,5	299	33	Lhuillery	Potez 36 - Renault 95 CV.	105,120	47,5	223
14	Mauler	Caudron 128 - Salmson 120 CV.	113,760	40,0	284	34	Cendré-Laport	Potez 36 - Renault 95 CV.	104,400	47,5	219
15	Perrier	Caudron 232 - Renault 95 CV.	133,920	47,5	281	35	Collin	Potez 36 - Salmson 95 CV.	103,320	47,5	217
16	Max André	Caudron 230 - Salmson 95 CV.	131,040	47,5	275,8	36	Blanger	Potez 36 - Renault 95 CV.	101,880	47,5	214
17	Chaize-Burlant	Caudron 230 - Salmson 95 CV.	131,000	47,5	275,8	37	Saint-Jeorge	Potez 36 - Renault 95 CV.	81,720	47,5	172
18	Pharabod	Caudron 232 - Renault 95 CV.	128,880	47,5	271	38	Potez	Potez 36 - Renault 95 CV.	69,480	47,5	145
19	Moréau	Farman 204 - Lorraine 110 CV.	140,400	55,0	253	39	Vercurysse	Mauboussin - Salmson 40 CV.	51,120	40	127
20	Legendre	Caudron 232 - Renault 95 CV.	120,960	47,5	256						