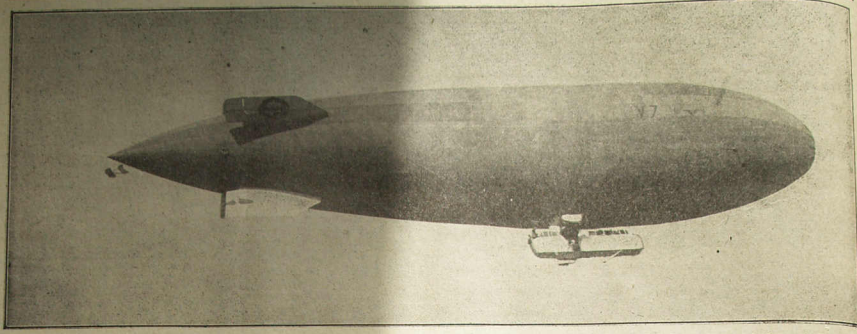




Nous avons complètement abandonné, depuis plusieurs années déjà, les gros dirigeables. Cependant, pour certaines utilisations, les dirigeables souples, de petit cube, rendent de précieux services. Ces ballons sont exclusivement employés par la Marine. Celui qui est représenté ici, un Zeppelin, a longuement évolué pendant les Fêtes de Vincennes. Il était venu de Roche-

fort, son port d'attache, à Orléans, spécialement pour participer à la manifestation. Le public a beaucoup goûté les souples évolutions du long fuseau, tout doré par le soleil, qui, presque sans bruit, se déplaçait avec grâce. Mais, le « plus léger que l'air », c'est déjà le passé...

(Photo-André. — Le Bourcier).

phie aérienne. Les membres de l'expédition qui résideront dans cet endroit seront ravitaillés en vivres, en produits photographiques et en munitions par une liaison aérienne hebdomadaire effectuée avec des hydravions.

A côté de ces grands travaux, la G. A. F. montre encore la réfection du cadastre de la commune de Orbell-Cerf et une application originale de la photographie aérienne à l'exploitation rationnelle d'un domaine agricole, pour la détermination des amendements, des cultures et des engrais.

S. E. C. M.

La place d'honneur, au stand S. E. C. M., est occupée par le gros avion de bombardement Amiot B. P. 3, bien connu par les voyages retentissants de Pelletier d'Oisy autour de la Méditerranée, et de Gérardot et Cornillon à travers le Sahara. Cet appareil entièrement métallique, est fort bien présenté et impose le respect aux visiteurs avec son armement puissant, ses tourelles, ses mitrailleuses, ses bombes. On sent l'avion militaire difficile à approcher et d'une grande capacité offensive.

Une autre pièce du plus grand intérêt complète l'exposition S. E. C. M. C'est l'avion léger équipé avec un moteur Hispano, dont malheureusement, il nous est impossible de dévoiler les performances et les caractéristiques en raison de l'intérêt supérieur de la Défense Nationale. Néanmoins, on peut analyser ce que tout le monde peut voir et se faire une idée sur cet appareil.

L'Amiot-léger est un monoplan parasol à coque métallique ; la voilure est supportée par deux mâts qui se réunissent, à la partie inférieure, au même point d'attache. La voilure, bien dégagée, est montée sur une cabane formée par deux N allongés et réunis au sommet ; l'atterrissage a trois barres sans essieu soutien deux roues élastiques équipées avec des anneaux de sandow. Entre les V de l'atterrissage, on trouve les radiateurs d'eau à lame du type « pile d'assiette » ; les radiateurs d'huile sont collés contre le fuselage, un peu en arrière du moteur. Les ailerons de renforcement, sans compensation, courent tout le long de l'envergure et sont commandés directement par

des tringles qui montent du poste de commande.

Le réservoir d'essence a été réalisé d'une façon très heureuse. Il forme une petite surface portante, collée sous le ventre de la coque, ce qui donne à l'appareil un vague aspect de sesquiplan ; le bord d'attaque du réservoir vient à l'aplomb du point d'attache des mâts de voilure. A chaque extrémité de cette aile-réservoir, on trouve le tuyau de remplissage, à droite, et l'indicateur de niveau à cadran, à gauche. Cette solution très simple, à notre connaissance, n'avait pas encore été réalisée. Elle est très « astucieuse », car elle évite les risques de fuite, par l'évacuation directe de l'essence perdue, d'incendie, par l'excès d'air dû au déplacement de l'avion, ce qui empêche la combustion ; elle permet en outre, de décrocher facilement le réservoir en cas d'avaries sérieuses. (Voir la suite page 15).

LE VOL A VOILE

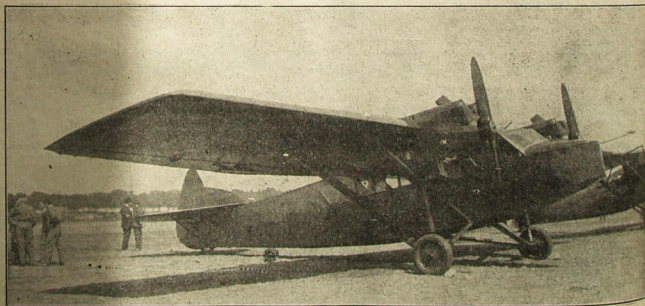
LE CONCOURS DE VAUVILLE

Commencé jeudi, il va durer 15 jours, jusqu'au 26.

Organisé sans bruit, le Concours de Vauville n'en sera pas moins commencé, à l'heure où paraîtront ces lignes. On sait que cette année, il s'agit moins d'un meeting — au sens que l'on donne à ce mot — que d'une « présentation » dont le caractère est essentiellement technique. L'intérêt de cette réunion n'en sera pas moins grand, bien au contraire. La participation de cinq planeurs allemands montés par les « as » d'entre-Rhin, celle d'Alfred Auger sur deux planeurs Abrial — notamment un nouvel appareil dont il est permis d'atten-

dre des résultats importants — et du jeune Versaux-Belhomme suffisent à assurer l'attrait du concours. Si le beau temps, d'ouest, se mettent de la partie, il n'y a pas douteux que nous assisterons à Vauville à des performances retentissantes.

Le Camp Maneyrol, installé par les soins de l'Association Française Aérienne qui organise le concours, va retrouver pendant 15 jours son activité d'antan. Le Ministère de la Guerre a désigné le Capitaine Leparnotier pour suivre les expériences ; les ingénieurs Suffrin-Hébert et Lapresle repren-



Au meeting de Vincennes, Henri Potez a présenté sa dernière création : le type 35 ; la formule est heureuse et nouvelle, et on peut voir dans cet appareil un fort bon avion commercial, avec son poste de pilotage en conduite intérieure et ses larges

fenêtres. Mais ce n'est pas un avion commercial, c'est un avion militaire qui recèle en ses flancs une impressionnante cargaison de bombes et de mitrailleuses.

(Photo-André. — Le Bourcier).

LES AVIONS MICHEL WIBAULT
sont les premiers et les seuls avions
INTÉGRALEMENT MÉTALLIQUES

LES AILES

JOURNAL HEBDOMADAIRE DE LA LOCOMOTION AÉRIENNE

Rédacteur en Chef : Georges HOUARD

Rédaction, Administration : 40, Quai des Célestins, PARIS-IV^e

TÉLÉPHONE : ARCHIVES 68-46 — CHÈQUES POSTAUX : PARIS 443-43

Abonnements d'un an : France, 25 Fr. — Union postale, 45 Fr. — Autres pays, 60 Fr.

LIRE EN PAGE 6

le communiqué officiel du C. F. P. Aé.

Vauville

LE IV^{me} MEETING INTERNATIONAL D'AVIATION SANS MOTEUR

Les pilotes allemands, par vent faible réussirent des vols sensationnels

Du Vendredi 13 au Lundi 16.

Toujours peu ou pas de vent... Il faut attendre... Attendre avec l'espoir que le vent d'Ouest se décidera à favoriser ce concours.

Le Vendredi 13, — date fatidique — deuxième jour de la manifestation, nous eûmes cependant quelques essais intéressants. Le matin, bien que le vent fût pratiquement nul, Max Kegel, sur son planeur « Kassel », n° 3, a essayé de se qualifier. Au troisième essai, il y a réussi en volant 13 secondes en terrain plat, au lieu des 10 secondes imposées.

Moins d'une heure après, le « Vautour » d'Alfred Auger réussissait, lui aussi, son vol de qualification en volant 11 secondes. Ces deux essais de modeste envergure n'en ont pas moins fourni des enseignements intéressants. Tandis que le « Kassel » de Kegel réussissait pendant les 13 secondes que dura son vol à traverser le terrain dans sa plus grande largeur, le « Vautour » d'Auger ne couvrait pas, en 11 secondes, le tiers de la distance franchie par l'appareil allemand. Ceci donne une idée des remarquables qualités de pénétration de ce dernier, la traction exercée au départ, par le

sandow, pouvant être considérée comme sensiblement la même pour l'appareil français et l'appareil allemand.

Dans le courant de l'après-midi, le vent fraîchit un peu et s'orienta dans la direction favorable. Malheureusement, en même temps que le vent d'Ouest, arriva la brume. Cela n'empêcha pas Hirth pilote du planeur « Wurtemberg » n° 4 de sortir cet appareil en vue de tenter à son tour le vol de qualification imposé par les règlements. Mais, tandis que Kegel et Auger avaient effectué cet essai en terrain plat, Hirth voulut le faire en partant de la pente. Hirth est un pilote incontestablement très « gonflé » : il a une jambe de bois et, s'étant cassé le bras récemment, dans un accident de motocyclette, il ne quitta l'hôpital que la veille de son départ pour Vauville. C'est avec ce handicap sérieux et par des conditions atmosphériques peu favorables qu'il prit son vol l'autre vendredi. Le vent soufflait, irrégulièrement à une vitesse variant de 4 à 6 mètres à la seconde.

On s'attendait à ce que le « Wurtemberg », après un vol plané de quelques dix minutes, alla, en droite ligne, se poser sur la plage. La réalité fut tout autre. Après un départ très réussi, le planeur se fixa dans le courant ascendant, vira, puis, à belle allure, se dirigea sur le village de Vauville. Là, nouveau virage et retour vers le camp au-dessus duquel il passa pour prendre la direction du Sud-Ouest. A cet endroit, l'ascendancy est complexe. Le planeur de Hirth cassa le calvaire de Biville et disparut à nos yeux. Dix minutes s'étaient alors écoulées depuis le départ.

Nous attendîmes la réapparition de Hirth, mais en vain. L'auto-chenille Citroën partit à sa recherche, ainsi que plusieurs équipiers allemands. Des marins de service furent également envoyés en reconnaissance. C'est seulement au bout d'une heure, alors que l'inquiétude commençait à poindre au Camp Manevrol, qu'on apprit l'heureux issue du vol. Hirth et son planeur s'étaient posés, sans mal, ni pour l'un, ni pour l'autre, à quelque 2 kms 500 du Camp, dans les dunes, à 250 mètres en arrière de la plage.

En deux voyages, la chenille Citroën ramena l'appareil, démonté, dans son hangar.

Cet incident empêcha Max Kegel qui était parti à la recherche de son compatriote de prendre le départ.

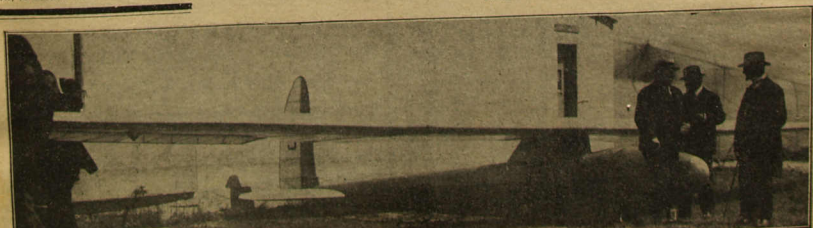
Le lendemain, samedi 14 Juillet, le beau temps — le déplorables beau temps — s'opposa, en raison de l'absence totale de vent, à tout essai. Ce fut, au Camp Manevrol, le calme complet.

Le Dimanche 15 Juillet, n'y eut pas de changement dans l'état de l'atmosphère. Tout de même, on assista à la qualification d'un quatrième appareil que pilotèrent successivement deux des plus sympathiques pilotes de l'équipe allemande : Backen et Protzen. Le « Stadt-Stuttgart » n° 5 exécuta plusieurs petits bonds de 6, 15, 13 et 15 secondes. C'était suffisant pour assurer sa qualification.

Peu après, le planeur « Hirondelle » n° 2, de Savoyat, tenta à deux reprises de décoller, piloté par son constructeur, mais sans y parvenir. Celui-ci fit preuve de sagesse en s'abstenant pas davantage ce jour-là. A signaler que 3.000 personnes environ défilerent le Dimanche 15 Juillet, au Camp Manevrol, dans l'espoir d'assister à

Le « KASSEL », superbe planeur de Kegel.

Photo-Biard. — Cherbourg.



des épreuves intéressantes. L'absence de vent ne permit pas de les satisfaire.

La situation resta inchangée le Lundi et le Jeudi. Le faible vent d'Ouest de la matinée se transforma, vers midi, en un vent de Nord-Est qui rendait impossible toute expérience. Concurrents et officiels, armés de patience, continuèrent à attendre.

Mardi 17 et Mercredi 18

La journée du mardi 17 devait être marquée par la visite officielle que firent, au Camp Maneyrol, les autorités cherbourgeoises. Comme on pouvait s'y attendre, les conditions atmosphériques s'appesantirent à tout vol. Le vent soufflait bien à 3 ou 5 mètres-seconde, mais malheureusement de l'Est. Les nombreuses personnes qui vinrent au Camp durent donc se contenter de voir les appareils à l'intérieur des hangars.

À midi 30, un défilé de 70 couverts réunissait visiteurs, concurrents et officiels dans le hangar Hommerdingler, débarrassé, pour la circonstance, de ses appareils. À la table d'honneur, on remarquait la présence de MM. Appelt, député de Cherbourg, Le Bret, tailleur, maire de Cherbourg, Lemaigne, Président du Conseil général de la Manche, Quémener, Président de la Chambre de Commerce, le Commandant Hommerdingler, commandant le C. A. M. de Cherbourg, Adrien Naef, Léon Meurt, Dubois, de la Chambre de Commerce, Sadot et Jean Macé, les Capitaines Leparentier, de Bonnaud et Le Petit, le Professeur Georgi, Auger, Max Regel, André Carlier, les Ingénieurs Suffria-Hébert et Laporte, Drzewicki, l'ingénieur en chef Alayrac, les pilotes allemands et français, nos confrères de la presse cherbourgeoise, etc.

Après un excellent déjeuner, dont le menu consistait surtout fort fort apprécié des convives, on entendit successivement les discours de MM. Carlier, Georgi, Alayrac, Quémener et Appelt. Des choses excellentes furent dites. Insistons particulièrement sur le discours du Professeur Georgi, qui dirige à Varelle l'équipe allemande depuis que M. Truins a dû nous quitter, rappelé en Allemagne. Parlant d'abord en Allemand, puis en Français, le Professeur Georgi a remercié du bon accueil réservé à ses compatriotes. Il en a la touchante attention de M. Truins, le souvenir d'Hommerdingler et de Maneyrol, et de nombreux hommages aux travaux d'Alayrac et de Thibert. Ces paroles furent applaudies ; elles le méritaient.

Le vent favorable aux vols fit défaut toute la soirée et aucun départ ne put être enregistré. Le mercredi 18, l'espoir régna au Camp. Le vent avait tourné. Les sympathiques météorologistes de l'O. N. M., MM. Guéhin

et Prieur, ainsi que leur chef, le Capitaine Le Petit, nous signalèrent un vent d'Ouest Nord-Ouest de 3 mètres-seconde, avec tendance à l'intensifier. Cet espoir, disons-le tout de suite ne se réalisa pas. Le vent se maintint en direction favorable mais resta faible, trop faible pour qu'on pût réaliser des vols de durée.

Néanmoins, pour la première fois, cette année, le Camp Maneyrol allait connaître une réelle activité.

Regel, en effet, faisait sortir le planeur « Kassel » n° 3, prenait place à bord et s'envolait sur la piste. Beau départ... Mais le vent était réellement insuffisant. Après avoir tenu l'air 5 minutes, Regel atterrissait, « en beauté » sur la plage. À noter les dernières phases du vol, où le pilote allemand survolant les petites dunes de 3 à 4 mètres de haut, sut utiliser l'ascendance générée par ces dunes pour prolonger, d'une façon nette et visible, sa très belle glissade. À plusieurs reprises, Regel put même, au-dessus de ces petites dunes, non seulement arrêter sa descente, mais même regagner un peu d'altitude. Et le vent ne dépassait pas la vitesse de 2 m.-sec.

Regel était à peine remonté au camp, son appareil remorqué par la précieuse autochenille Citroën, qu'il prenait place au poste de pilotage du planeur n° 6 et effectuait, pour la première fois de l'appareil, en l'ordre de 10 sec. 3/5, chronométré par Georges Dinauer, auquel le vent d'Ouest donnait enfin la possibilité d'exercer ses fonctions officielles. Sur le même appareil, Mageurup, avant Regel, avait réalisé plusieurs bonds de quelques secondes.

L'exemple de Regel allait inspirer Bachelard. Celui-ci, vers 16 h. 10, partait à son tour sur le « Stadt-Stuttgart » n° 5 et volait, dans un très beau style, pendant 4 min. 20 secondes.

C'était ensuite Hirth, qui prenait le départ sur le « Württemberg » n° 4 pour un vol de 4 m. 10 sec.

Regel, pendant ce temps, avait remonté son planeur « Kassel » n° 3, de nouveau, il décollait, mais le vent ayant encore baissé d'intensité, il allait se poser sur la plage après seulement 3 min. 20 sec. de vol.

Enfin, la journée se terminait par un impressionnant départ calculé de Protzen, sur le « Stadt-Stuttgart » n° 5. Il atterrissait après une glissade de 2 m. 46 sec.

À signaler encore, à l'actif de cette journée du 18, l'arrivée du cinquième planeur allemand, le « Darmstadt », que pilotera l'as connu, Nehring. C'est un grand monoplane, dont l'alle, magnifique, a 18 mètres d'envergure, et qui, tout neuf, n'a pas encore volé. (Voir la suite page 8).



HISPANO-SUIZA

COSTES et LE RUX ont réalisé la première traversée sans escale de l'Atlantique-Sud, survolés les Amériques et réussi le retour l'équipage TOKIO-Paris en 6 jours, sur un avion Breguet, moteur HISPANO-SUIZA, 600 CV.

Envoyez vos Lettres et Colis
au MAROC, en ALGÉRIE, à DAKAR

et en

AMÉRIQUE DU SUD
PAR AVION
COMPAGNIE GÉNÉRALE AÉROPOSTALE

92, Avenue des Champs-Élysées, PARIS

AVIONS
FARMAN

Avions civils de tourisme et de transport.
de 2 à 25 passagers.

Avions militaires de bombardement, très
gros porteurs.

Hydravions torpilleurs de haute mer.

Moteurs d'aviation de 250 à 1.000 CV.

Ecole de pilotage civile et militaire.

(Méthode de Vols sans visibilité extérieure)

Lignes Aériennes

Paris-Berlin-Paris-Amsterdam

Aérodrome privé

à Toussus-le-Noble, près Versailles

Sté des Avions FARMAN, 165, Rue de Sully, BILLANCOURT

Les commentaires de Wing...

27 Juillet 1928.

Je ne puis pas enlamer de nouvelle polémique sur un sujet bien connu : à savoir la trop stricte réglementation qui bride la construction aéronautique en France. Pourtant, et toute évidence, nous n'avons guère à nous plaindre, car, si nous ne sommes pas les seuls à nous plaindre, nous ne sommes pas les seuls à nous plaindre.



Pendant les derniers jours de l'exposition d'Aérienne, l'XII du nom, un de nos grands constructeurs discutait des grands coups d'éclat d'un léger étranger.

« Cet appareil est épatant et ne présente rien de spécial. Toutes les solutions employées sont bien connues. »

« Mais vous devriez construire des appareils de ce type, puisque vous le trouvez si intéressant, puisque ses qualités en font un engin d'utilisation courante, par tout le monde. »

« Mais ! Je le voudrais, mais je ne le pourrais pas car, avec les matériaux que l'on trouve en France, il m'est impossible d'arriver au même poids de construction. »

« Comment, nous avons pourtant de bons bois, de bons contreplaqués ? »

« Peut-être, mais qui n'atteignent pas, et les produits utilisés sur cet avion. Voyez ce bon d'alliage, c'est une simple feuille rouille. Je vous défie bien d'en faire autant avec nos bois. Et ce fuselage en contreplaqué de un millimètre, ça a la rigidité de la tôle. C'est solide et c'est léger. »

« Mais, nous, le marchand de bois doit employer une épave de bois, étudiée, essayée, homologuée, imposée par les Services Officiels. Cette colle rend le bois trop rigide et il devient impossible d'utiliser les astuces de construction que nous voyez sur le Klemm. Il en découle que nous sommes forcés, par la

rigueur même des choses, de construire plus lourd et plus cher.

Ainsi, à la base même de toute une politique de construction, on trouve encore une réglementation trop stricte. Il ne sert à rien de réclamer, de tempêter, il faut mieux se rendre compte qu'il faut modifier quelque chose pour donner un peu de jeu à la machine. Il faut mieux aussi constater que l'acheminement des règles de construction vers une limitation du « Code de construction » n'a pas été le cas nos prévisions et nos formules ne conduisent qu'à freiner le progrès, sans l'arrêter bien entendu.

Que le client militaire ou marin impose toutes les conditions qu'il lui plaira à ses fournisseurs, libre à lui, mais qu'on laisse travailler en paix l'industrie commerciale et l'aviation particulière. Ces deux dernières, qui doivent vivre de leurs propres moyens, n'ont pas le droit de faire de gaffes, ou de se tromper comme les programmes de l'aviation de guerre.

Transposons en effet, dans la domaine civil, l'histoire des avions de chasse, qui de lourds sont devenus légers, et nous pourrions être assurés que le constructeur, qui aurait commis ce lapsus, aurait perdu ses plumes pour longtemps.

En aviation, tout le problème de la sécurité, de la solidité, du rendement, du prix même, réside dans que question de légèreté de construction. Si vous construisez « à la lourde », vous êtes forcé de faire de plus en plus lourd pour rester solide, et tout s'effondre à l'unisson : moteur, essence, qualité et performances.

Si vous construisez « à la légère », vous avez besoin de moins en moins de matière pour tenir les efforts correspondants à une charge déterminée et tout s'allège : moteur, essence, etc.

Il faut donc construire léger. Pour construire léger, il faut de bons matériaux, point n'est besoin d'en codifier la réalisation. Il suffit de savoir les réceptionner. Ainsi fait la mécanique avec le charbonnier. C. Q. P. D.

LES AILES

JOURNAL HEBDOMADAIRE DE LA LOCOMOTION AÉRIENNE

Rédacteur en Chef : Georges HOUARD

Rédaction, Administration : 40, Quai des Célestins, PARIS-IV^e
 TÉLÉPHONE : ARCHIVES 46-46 — CHÈQUES POSTAUX : PARIS 443-49
 Abonnements d'un an : France, 35 Fr. — Union postale, 45 Fr. — Autres pays, 60 Fr.

LIRE EN PAGE 14
 le communiqué officiel du C. F. P. A. A.



Le départ du planeur « Kassel » piloté par Kegel dans un vol de distance.

LES ENSEIGNEMENTS DE LA PARTICIPATION ALLEMANDE

LA LEÇON DU CONCOURS DE VAUVILLE

L'abstention des Français au Concours de Vauville a été certes, regrettable. Mais le succès des planeurs allemands constitue un enseignement qu'il convient de ne pas négliger. A ce point de vue, le dernier Concours de Vauville aura été un des plus intéressants parmi ceux que l'Association Française Aérienne a organisés.

Sur la foi des premières dépêches de presse, annonçant l'arrivée du Lieutenant de Valseau Paris aux Açores, nous avions participé à l'enthousiasme général. Aller de direct à l'horizon d'un seul coup d'aile, c'était beau. C'est beau même, puisque la performance a été accomplie. Le malheur est qu'elle devait constituer la première étape du vol transatlantique et que la défaillance des moteurs oblige Paris à ne pas aller plus loin. Le succès de Brest-Açores se transforme ainsi en l'échec de Brest-Neuwied.

Il est toujours facile, après une aventure de cet ordre, de dire : on a eu tort de faire cet, on aurait dû faire cela ! Si la tentation n'est pas résistée, c'est-à-dire que l'on critique aussitôt les compléments.

La vérité est que nous disposons de deux hydravions destinés au raid Franco-Etats-Unis. On a eu la glorieuse pensée d'en prélever un pour l'envoyer au secours de Nobile. Il le fallait, c'est bien. Ce que la même logique ne comprend pas, c'est que l'on ait choisi, pour l'envoyer au Pôle, l'hydravion qui avait des moteurs à refroidissement par eau et conservé, pour les climats rigoureux de l'Atlantique, l'hydravion dont les moteurs comportaient le refroidissement par air.

On savait que le moteur arrière de Paris refroidissait mal ; on savait qu'à 280 CV, il chauffait déjà trop. N'aurait-il pas mieux valu l'envoyer dans les régions glaciales du Pôle, où le refroidissement des moteurs à nos voisins de redoutables problèmes ?

Il semble que des influences malheureuses se soient exercées dans le choix du moteur, et c'est d'autant plus regrettable que l'on connaissait, dans les milieux techniques, l'absence grave au sujet de ce moteur. Substitutions que, pour les rudes à venir, la qualité du matériel intervenant, seule, dans le choix à faire.

Je reviens de Vauville...
 J'en reviens avec des impressions multiples que je voudrais analyser ici. Qu'on veuille bien excuser le décousu de ces impressions qui auraient besoin d'être classées, ordonnées, mais qui, présentes telles qu'elles sont, ont au moins l'avantage d'être toutes fraîches puisqu'écrites au lendemain même des événements qui les ont provoquées.

D'abord un point que je ne crois pas inutile de préciser. Vauville est en France, à 350 kms de Paris. Le rail et la route y mènent, de la capitale, en 6 ou 7 heures. Il n'est pas inutile, je le répète, de le préciser, parce que l'absence de la grande presse — et même de la presse spécialisée — a incité bien des gens à croire que le concours de Vauville se tenait aux Antipodes... A l'exception de ceux des Ailes et de nos excellents confrères de Cherbourg, on n'a pas vu un seul journaliste français au Camp Maneyrol. Nos aviateurs ont eu l'exemple des journalistes... Seuls, M. René Claudon et l'ingénieur Deville sont venus à Vauville ; je crois pouvoir affirmer qu'ils ne regretteront pas leur voyage.

Les Ailes n'ont pas pour directive de dénigrer les services officiels. On me permettra donc de dire que, cette fois, ce sont les services officiels qui ont indiqué la bonne voie et prouvé qu'ils avaient, à l'occasion, être clairvoyants ; le Service Technique et Industriel de l'Aéronautique a délégué à Vauville, les

ingénieurs Alayrac, Suffrin-Hébert et Lapresse ; la 12^e Direction a fait suivre les épreuves par le Capitaine Leparmetier et le Capitaine de Bonnard — ce dernier envoyé spécialement par l'Ecole d'Istres ; l'Office National Météorologique par le Capitaine Le Petit. La marine a été représentée par C. A. M. de Cherbourg dont le chef sympathique, le Commandant Homberger, a été, à de fréquents reprises, l'hôte du Camp Maneyrol.

Je ne sais ce que seront les rapports de ces personnages officiels. Ce que je sais, c'est qu'à mon sens, aucun des précédents concours de vol à voile organisés par l'Association Française Aérienne n'a été aussi fertile que celui-là. Jamais encore, on n'a eu une vision aussi claire des possibilités techniques de l'aviation sans moteur et de ce que les Allemands s'efforcent de tirer.

Eh ! oui, je sais bien. Tous les prix furent gagnés par les Allemands. On peut dire que c'est regrettable mais il faut être bon joueur et reconnaître ce qui est à la victoire. Et les enseignements qu'ils nous prodigèrent, valent bien les prix que la France remette à ceux qui, de si brillante façon, ont prouvé, dans cette voie de l'aviation sans moteur, qu'ils étaient les meilleurs. La grande presse n'a pas fait sa IV^e Concours le sort qu'elle avait réservé aux manifestations antérieures. Pourquoi ? Nous sommes plusieurs à penser

qu'il lui répugnait d'avoir à constater un succès allemand aussi évident. La grande presse, s'il en est bien ainsi, a eu tort. Il ne faut pas craindre de voir la vérité où elle est. Et ce sera précisément l'intérêt immense de ce concours d'avoir montré où en sont nos voisins dans cette branche essentiellement technique de l'aviation, où nous pourrions en être si, au lieu d'avoir sous-estimé les efforts de l'Association Française Aérienne au temps de Combarac, ne les avait soutenus comme les Allemands, eux, soutiennent les premières manifestations de la libération.

J'ai toujours cru, pour ma part, au vol à voile. J'ai toujours cru qu'il convenait de le développer au triple point de vue de l'aérodynamique et de la construction aéronautique, de la formation et de l'entraînement des pilotes, de la propagande... Les résultats obtenus par les Allemands au concours de Vauville sont là pour montrer que *Les Ailes* ne s'étaient pas trompées.

Que l'on mette les points suivants :
 1^{er} La construction des planeurs allemands était, en tous points, remarquable et digne des meilleurs aviateurs.
 2^{es} Tous les planeurs présentés furent construits par des jeunes gens de 18 à 30 ans, ingénieurs ou futurs ingénieurs. Aucun n'a été construit par une maison d'aviation... Je demande à ce que l'on réfléchisse aux capacités de ces jeunes gens, formés à une telle école, lorsqu'ils

seront demain ce qu'ils sont appelés à être : les chefs d'industrie.

3° Parmi les pilotes allemands de Vauville, deux, au moins n'ont jamais piloté d'avion à moteur. D'autres, comme Hirth, n'ont passé leur brevet qu'après avoir été formés par l'aviation sans moteur. J'en appelle à ceux qui ont assisté aux atterrissages de Hirth de Magersuppe et des autres : peuvent-ils trouver plus fins pilotes ?

4° Nous avions réuni à Vauville, dix engagés : cinq français et cinq allemands. Le concours allemand de la Flotte, après élimination des appareils flottants ou mal construits, va mettre en ligne 105 concurrents. Sur ce chiffre, 50 appareils sont des machines de début, construites et essayées par de tout jeunes gens de 12 à 16 ans. Or, l'importance de ce dernier point des trois paragraphes précédents et on aura saisi un des aspects les plus formidables de l'aviation sans moteur telle qu'elle est comprise en Allemagne.

5° J'ai volontairement délaissé le côté technique de l'histoire que M. Maurice Victor traite d'autre part. Je veux simplement dire qu'il voit les machines allemandes, leurs belles ailes en portobœux avec des allongements de 15 à 19, ou ne peut plus discuter l'intérêt technique de ce mode d'expérimentation qui conduit à des progrès applicables à l'aviation à moteur.

Le concours de Vauville a donné ce qu'on lui a demandé. Il doit être le coup de fouet qui nous fera agir, le leçon, la grande leçon dont nous serions impardonnables de négliger les profonds enseignements.

Georges GUARD.

Le Palmarès

A l'issue du concours de Vauville, les résultats officiels furent proclamés. Ce sont les suivants, nous réserve d'homologation par la Commission Sportive de l'Aéro-Club de France :

I. — Hauteur au-dessus du point de départ

1° « Wurtemberg », n° 4. — Pilote : M. Hirth : 827 m.

2° « Darmstadt », n° 7. — Pilote : M. Nehring : 230 mètres.

II. — Plus grande distance en ligne droite

1° « Wurtemberg », n° 4. — Pilote : M. Hirth : 29 kilomètres environ.

2° « Darmstadt », n° 7. — Pilote : M. Nehring : 24 kilomètres 900.

3° « Kassel », n° 3. — Pilote : M. M. Regel : 7 kilomètres.

III. — Totalisation des hauteurs avec retour au point de départ (durée minimum : 30 minutes)

1° « Wurtemberg », n° 4. — Pilote : M. Hirth : 1.244 m.

2° « Max Regel », n° 6. — Pilote : M. M. Gruppe : 770 m.

3° « Darmstadt », n° 7. — Pilote : M. Nehring : 280 m.

IV. — Plus grand nombre de vols d'au moins 30 minutes, avec retour au point de départ.

1° « Wurtemberg », n° 4. — Pilote : M. Hirth : 10 vols.

2° « Max Regel », n° 6. — Pilote : M. M. Gruppe : 6 vols.

3° « Darmstadt », n° 7. — Pilote : M. Nehring : 4 vols.

V. — Prix national au pilote français le mieux classé

1° « Vaudour », n° 1. — Pilote : M. Alfred Anger.

VI. — Primes spéciales à la journée du 21 Juillet

1° Prime de F. A. F. A. Précision d'atterrissage : « Wurtemberg », n° 4. — Pilote : M. Hirth : 65 mètres 40.

2° Prime de M. René Candron. Durée : « Kassel », n° 3. Pilote : M. M. Regel.

(Voir le compte rendu des dernières Journées du Concours en page).

Des Nouvelles de :

Mauler et Baud. — Mauler et Baud, qui ont fait un remarquable voyage au Cap avec son avion Candron-Salmson de 130 CV, sont repartis pour la France le 21 Juillet.

Courtesy. — En route pour l'Amérique, Courtney avait atterri aux Açores. Le 26 Juillet, il essaya de décoller, mais n'y réussit pas. Son hydravion est un Dornier-Wal.

Mearse et Collier. — Les deux Américains partis de New-York le 29 Juin, à bord de « l'Albatros », avec un avion dans leurs bagages, ont réussi le tour du monde en 22 jours. Arrivés à Cherbourg le 5 Juillet, ils gagnèrent Tokyo par les airs et y arrivèrent le 12. De là, ils s'embarquèrent, traversèrent le Pacifique, reprenant leur vol de San-Francisco à Minneapolis et Seattle. Le 22, ils étaient à New-York.

ciens et non plus seulement — et même surtout — des fonctionnaires. La papaverie étiquée le S. T. I. Ad. Les salutes loyaux de l'Administration sont imposés à l'argousisme qui devrait être, avant tout, technique.

Il y a belle lurette qu'on le proclame, sous « Ailes » : l'homme technique du S. T. I. Ad. le moyen d'appliquer le moyen de contrôle. C'est de mesurer leur valeur à la façon dont ils réduisent les fautes de direction du Contrôle des Dépenses Engagées. Incitez-les à respecter davantage la propriété technique, à encourager ceux qui se sont les artisans plutôt qu'ils satisfassent scrupuleusement aux rigides administrations qui président à l'établissement d'un matériel.

La véritable raison d'être du Service Technique est de promouvoir le progrès. Or, il est certaines recherches qu'il faut encourager matériellement, même si ces recherches n'aboutissent pas immédiatement à des résultats tangibles. Nous avons besoin, en aviation, de travaux techniques. Il faudrait soutenir les sociétés qui les accomplissent.

C'est, tous les techniciens du S. T. I. Ad. en ont dit. Mais ils vous diront aussi leur embarras quand il s'agit de déterminer la forme sous laquelle le S. T. I. Ad. subventionnera tel travail — sans que l'air de la subvention — tout en le subventionnant.

L'Administration est là, en effet, pour se faire respecter. Pour elle, pas de différence entre le savant qui étudie la bête d'atmosphère et le fournisseur de godaillots de Ministère de la Guerre. Ce sont tous deux des fournisseurs du S. T. I. Ad. doit acheter quelque chose ; il ne doit pas subventionner.

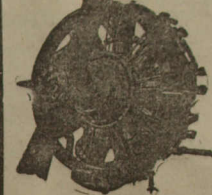
Les techniciens du S. T. I. Ad. savent bien les meilleures intentions souvent entravées par les exigences stupides de notre vieille Administration.

WING.

La Société des Moteurs SALMSON (SYSTÈME CANTON-UNNE)

est le seul constructeur Français de Moteurs en étoile fixés à refroidissement par air et par eau

Toutes Puissances
12 CV à 550 CV



Moteur SALMSON, CM-9 de 260 CV.

Les qualités d'endurance et de fonctionnement jointes à leur simplicité de fixation, de montage et d'entretien, les ont fait adopter par les Grandes Lignes Aériennes

PARIS-LONDRES
PARIS-VARSOVIE
PARIS-CONSTANTINOPLÉ

et ils sont quotidiennement en service sur de nombreux autres

Société des Moteurs SALMSON — BILLANCOURT (Seine)

FRANCE-AVIATION

ATELIERS ET BUREAUX 128, RUE DE SILLY — BOULOGNE-BILLANCOURT

CENTRES D'ENTRAÎNEMENT DES PILOTES CIVILS MOBILISABLES

Orly — Angers — Chalon-sur-Saône — Lyon — Marseille
Bordeaux — Clermont-Ferrand — Rochefort — Nîmes

Transports organisés des Villes aux Aéroports

ECOLE DE PILOTAGE



Postes de T. S. F. d'Avions et d'Hydravions

Petite, moyenne et grosse puissance. Equipements électriques et radio électrique d'avions.

Postes d'Aérodromes

LA RADIO-INDUSTRIE

Fournisseur des Ministères de la Marine et de la Guerre, des Grandes Compagnies de Navigation Aérienne et de nombreux Gouvernements Étrangers.

25, rue des Usines, PARIS
Tél. : Ségur 66-42 ou 92-79

CHANTIERS AÉRO-MARITIMES DE LA SEINE

HYDRAVIONS C. A. M. S.

HYDRAVIONS DE TRANSPORTS COMMERCIAUX
HYDRAVIONS-ÉCOLE et de TRANSFORMATION
de BOMBARDEMENT et de RECONNAISSANCE

SIÈGE SOCIAL : 16, rue d'Aguesseau, PARIS-VIII — Téléphone : Élysées 61-60

ATELIERS : Rue Pleyel, à St-Denis
Tél. : Nord 30-82 et 37-88

AÉRO-PORT à SARTROUVILLE
S.-et-O. — Tél. 1-1

Les commentaires de Wing...

3 Août 1927.

Mécontent que cela arrive, cela est, j'ai beaucoup d'amis dans les Services officiels de l'Aéronautique.

Pourtant, nous les apprécions plus souvent qu'à leur valeur.

— Pas plus souvent qu'à leur tour. Simplement, chaque fois qu'un nous voit, ils méritent d'être critiqués. Aussi bien, ce n'est pas une amuse, ni une qui ne le vaut pas que l'argousisme, comme nous dites, ce sont les Services auxquels ils appartiennent. Ainsi, j'ai la plus grande estime pour le plupart des ingénieurs qui forment le Service Technique et Industriel de l'Aéronautique ; ce sont, en général, des gens capables, intelligents, dont les opinions sont équilibrées. J'ai grand plaisir à bousculer ceux qui, nous nous en souvenons en plein accord.

— Vous mécontentez !

— C'est possible l'année dernière. Prenez M. X ou M. Z. Ils sont à la tête des services que je critique ou qui méritent le plus amical l'attention de « sonner ». Si je discute avec M. X ou M. Z. des sujets qui font l'objet de ces « sonnettes », je vous assure que nous pourrions vite au même régime et que mon interlocuteur ne s'enfuirait à moins de se déclarer d'un avis semblable à celui des « Ailes ». Et si ne tenait qu'à lui, le S. T. I. Ad. aurait un programme comme le suivant : Les Ailes et auquel celui-ci s'appliquerait.

— Mais alors... qu'étaient le S. T. I. Ad. ?

Le S. T. I. Ad. attend de pouvoir prendre des initiatives. Nos ingénieurs attendent le plus amical l'attention de « sonner ». Le grand point de l'Aéronautique, leur permettrait d'être des techni-



EREGUET

AÉROPLANS MÉTALLIQUES

MILITAIRES ET COMMERCIAUX

HYDRAVIONS

Boulevard 115, Rue de la Pompe - PARIS-XXV
Téléphone : PARIS 96-93, 78-95

Abonnés à VILLEY-VILLACOURLAY (Seine-et-Oise)

Téléphone : AUTEUIL 12-15, 30-32, 15-83 - VILLEY 6

Registre de Commerce : SEINE, 34-96-25

FORGES de FOULAIN

Bureau : PARIS, 84, rue de Liège
Tél. : CENTRAL 45-80

A FOULAIN (Haute-Marne)
Tél. N° 4

" Toutes pièces forgées et matriçées pour l'AÉRONAUTIQUE et spécialement en alliages légers à haute résistance "

DURALUMIN, etc...

A VAUVILLE, AVEC LES PLANEURS

HIRTH MONTE A 327 MÈTRES ET FRANCHIT 30 KILOMÈTRES

Dans le vent et la brume, Hirth s'affirme comme le meilleur, grâce au parti qu'il sait tirer des moindres ascensions du terrain. Les autres pilotes allemands ont accompli également des performances de toute beauté qui montrent tout ce que l'on peut obtenir du vol sans moteur.

Samedi 21 Juillet

Encore une journée intéressante. La météo, toutefois, ne nous a pas, le vent du Nord n'ayant soufflé au Nord-Ouest que vers 11 heures. Le planeur de Nehring a été ramené au camp, dans la nuit, à 2 heures 30 du matin. Le point d'atterrissage a été contrôlé par deux commissaires dévoués, le Capitaine de Bonnal et M. Lagasse qui ont recueilli sur place le témoignage du Maire de Baubigny.

Vers midi, sont arrivés au camp Manczyk, M. Gaudron et l'ingénieur Desfilles. Enfin, voici un constructeur français qui ne veut pas fermer les yeux sur l'effort étranger... Félicitations le comme il convient.

Un peu avant trois heures, les planeurs sont amenés au point de départ. Hirth, sur son « Wurttemberg », prend le premier son vol. Hirth donne l'impression d'être le mieux familiarisé avec la région ; il connaît dès à présent les coins où l'ascension est la plus marquée et quelque son appareil suit par là les plus jolies. Il réussit à tenir quand le vent oblige les autres à descendre sur la plage. Il vole 33 minutes et atterrit, vent arrière, dans de bonnes conditions.

Nehring, sur son « Darmstadt » part à 16 h. 11 : en 30 minutes décollé, il vent arrière atterrit, vent arrière, mais manquant de hauteur, il s'attendait pas le terrain. Il arrive percutant sur la mi-pente et un emboulement parait inévitable. Pilote nerveux, Nehring cabre son appareil qui se retourne, brisé, sur une pente à 25 ou 30 %.

Kegel sur le « Kassel » réparé part à son tour, mais le vent est trop faible. Il revient atterrir après quelques 15 minutes de vol.

Puis, c'est encore Hirth, qui ajoute à sa totalisation un second vol de 33 minutes. Kegel, reparti, doit atterrir sur la plage après, une fois de plus, 15 minutes de vol.

La journée se termine, enfin, par un troisième et dernier vol de 30 minutes, qui fait encore Hirth, qui ajoute à sa totalisation un second vol de 33 minutes. Kegel, reparti, doit atterrir sur la plage après, une fois de plus, 15 minutes de vol.

A signaler enfin la tentative de Savoyas pour se qualifier. Son appareil, un Savoyas, l'atmosphère au point de pilotage, a décollé avec une extrême facilité mais très cabré. Il est monté ainsi à 7 ou 8 mètres où il a glissé sur l'ail. Dans la chute, toute la partie gauche du planeur fut brisée mais le pilote s'en sortit indemne. L'audace persévérance de Savoyas méritait un meilleur sort.

Dimanche 22 Juillet

Vent d'est, mais faible. On ne volera pas en Ciel-Margery. Cependant, de Cherboug, le public est venu nombreux. On l'évalue à 3 ou 400 personnes fort désappointées de ne pas voir voler.

Sur la rive, le Capitaine de Bonnal, Mace et Sautet, et en regard un nombreux Cherboug ne cesse d'apporter depuis si longtemps à l'Association Française Aéroplane, celle-ci décide de créer tout d'abord une commission de contrôle d'atterrissage sur la plage, puis dans le but de provoquer la sortie de cet

quelques appareils et de satisfaire ainsi au désir du public.

M. René Caudron, en apprenant cette décision, est le joli geste de remettre immédiatement à l'A. F. A. une somme de 500 fr. pour créer une seconde prime. D'accord avec le grand constructeur d'Issy-les-Moulineaux, on décide d'attribuer la prime René Caudron à une épreuve de durée.

Les pilotes allemands, d'accord avec le professeur Georgi, déclarent alors que, s'ils gagnent ces primes, elles iraient aux monteurs de leur équipe.

Immédiatement, deux appareils sortent sur le terrain. Le « Kassel » n° 3, de Max Kegel et le « Wurttemberg » n° 4, de Hirth.

Le concours d'atterrissage aurait certainement permis à Alfred Anger de montrer une fois de plus ses brillantes qualités de pilote. Si le vent était insuffisant pour permettre au « Vautour » de tenir l'air, il lui est été possible, par contre, — comme avaient le faire les appareils allemands — de descendre à la place pour une simple épreuve de précision d'atterrissage. On ne comprend et on ne comprend pas encore la raison pour laquelle il s'abstient d'effectuer la moindre tentative.

Kegel et Hirth s'envolent successivement. Le « Kassel » tint 21 h. 39. 49 sec. et le « Vautour » tint 21 h. 40. 49 sec. Hirth vola un peu moins longtemps : 21 min. 36, mais il se posa à 58 m. 40 du « Vautour ».

En conséquence, la prime de M. René Caudron fut attribuée au « Kassel » n° 3 et la prime de l'A. F. A. au « Wurttemberg ».

L'abstention de M. Anger fut, d'autant plus regrettable que la précision d'atterrissage de Hirth ne fut pas telle que le bon pilote français n'aurait qu'à faire mieux. Il avait, au contraire, toutes les chances de faire un atterrissage bien meilleur que celui du pilote allemand.

Lundi 23 Juillet

Toutefois pas de vent on si peu que ce n'est pas la peine d'en parler. A 15 h. 16, Hachen, sur le « Stadt-Stuttgart » n° 5, fait un vol de 10 min. 30 sec.

A 17 heures, le vent paraît avoir un peu faibli. Protzen, sur le « Stadt-Stuttgart » n° 5 s'envole. Deux minutes après, Hachen remplace Protzen, mais la heize de mer est décidément trop faible et, à son tour, il doit atterrir après à peine 30 sec.

C'est fin pour la journée.

Mardi 24 Juillet

Le temps est infiniment plus favorable. Le vent, toujours à l'Ouest, souffle plus fort et plus régulièrement.

Il heures 15, Protzen, sur le « Stadt-Stuttgart » n° 5 s'envole. Deux minutes après, il revient, vent prendra le terrain, vent arrière, mais n'y parvient pas. Il se passe sur la pente, le tendant le plus ardent et casse son appareil. La troisième équipe de Stuttgart ne désespère pas de pouvoir repasser avant la fin du concours. Elle démonte le planeur, le disperse sur la rive et s'en va chercher un atelier à Cherboug.

A 11 heures 19, Hirth part sur le « Wurt-

temberg ». Il va vivre au-dessus de Vauville et regagne le terrain sans plus insister, après à min. 3 sec. de vol. Le vent est encore insuffisant.

A midi, pourtant, l'atmosphère indique une vitesse de 5 à 6 mètres. Les commissaires décident de ne pas fermer le contrôle et, pour le déjeuner, se séparent en deux équipes. Nehring s'embarque à bord du « Wurttemberg » n° 7, décollé au beau et tient l'air admirablement pendant 40 minutes 31 sec. Hirth, sur le « Wurttemberg » n° 4, suit l'exemple de Nehring et décollé à 12 h. 24 pour un vol qui va durer 46 min. 04 sec. Le vent a fraîchi ; les planeurs sont si bien accouplés que les pilotes éprouvent de réelles difficultés pour perdre de la hauteur et atterrir. Nehring et Hirth consacrent ainsi respectivement 10 et 15 minutes à manœuvrer dans le vent ascendant.

A 12 heures 44, Kegel, sur le « Kassel » n° 3, part à son tour. A belle hauteur, il croise au-dessus du terrain, puis se dirige sur Dielette pour tenter l'épreuve de descente. Georges Danner, championneur, le rejoint.

« Wurttemberg » n° 7, décollé au beau et tient l'air admirablement pendant 40 minutes 31 sec. Hirth, sur le « Wurttemberg » n° 4, suit l'exemple de Nehring et décollé à 12 h. 24 pour un vol qui va durer 46 min. 04 sec. Le vent a fraîchi ; les planeurs sont si bien accouplés que les pilotes éprouvent de réelles difficultés pour perdre de la hauteur et atterrir. Nehring et Hirth consacrent ainsi respectivement 10 et 15 minutes à manœuvrer dans le vent ascendant.

A 12 heures 44, Kegel, sur le « Kassel » n° 3, part à son tour. A belle hauteur, il croise au-dessus du terrain, puis se dirige sur Dielette pour tenter l'épreuve de descente. Georges Danner, championneur, le rejoint.

« Wurttemberg » n° 7, décollé au beau et tient l'air admirablement pendant 40 minutes 31 sec. Hirth, sur le « Wurttemberg » n° 4, suit l'exemple de Nehring et décollé à 12 h. 24 pour un vol qui va durer 46 min. 04 sec. Le vent a fraîchi ; les planeurs sont si bien accouplés que les pilotes éprouvent de réelles difficultés pour perdre de la hauteur et atterrir. Nehring et Hirth consacrent ainsi respectivement 10 et 15 minutes à manœuvrer dans le vent ascendant.

A 12 heures 44, Kegel, sur le « Kassel » n° 3, part à son tour. A belle hauteur, il croise au-dessus du terrain, puis se dirige sur Dielette pour tenter l'épreuve de descente. Georges Danner, championneur, le rejoint.

« Wurttemberg » n° 7, décollé au beau et tient l'air admirablement pendant 40 minutes 31 sec. Hirth, sur le « Wurttemberg » n° 4, suit l'exemple de Nehring et décollé à 12 h. 24 pour un vol qui va durer 46 min. 04 sec. Le vent a fraîchi ; les planeurs sont si bien accouplés que les pilotes éprouvent de réelles difficultés pour perdre de la hauteur et atterrir. Nehring et Hirth consacrent ainsi respectivement 10 et 15 minutes à manœuvrer dans le vent ascendant.

A 12 heures 44, Kegel, sur le « Kassel » n° 3, part à son tour. A belle hauteur, il croise au-dessus du terrain, puis se dirige sur Dielette pour tenter l'épreuve de descente. Georges Danner, championneur, le rejoint.

« Wurttemberg » n° 7, décollé au beau et tient l'air admirablement pendant 40 minutes 31 sec. Hirth, sur le « Wurttemberg » n° 4, suit l'exemple de Nehring et décollé à 12 h. 24 pour un vol qui va durer 46 min. 04 sec. Le vent a fraîchi ; les planeurs sont si bien accouplés que les pilotes éprouvent de réelles difficultés pour perdre de la hauteur et atterrir. Nehring et Hirth consacrent ainsi respectivement 10 et 15 minutes à manœuvrer dans le vent ascendant.

A 12 heures 44, Kegel, sur le « Kassel » n° 3, part à son tour. A belle hauteur, il croise au-dessus du terrain, puis se dirige sur Dielette pour tenter l'épreuve de descente. Georges Danner, championneur, le rejoint.

« Wurttemberg » n° 7, décollé au beau et tient l'air admirablement pendant 40 minutes 31 sec. Hirth, sur le « Wurttemberg » n° 4, suit l'exemple de Nehring et décollé à 12 h. 24 pour un vol qui va durer 46 min. 04 sec. Le vent a fraîchi ; les planeurs sont si bien accouplés que les pilotes éprouvent de réelles difficultés pour perdre de la hauteur et atterrir. Nehring et Hirth consacrent ainsi respectivement 10 et 15 minutes à manœuvrer dans le vent ascendant.

A 12 heures 44, Kegel, sur le « Kassel » n° 3, part à son tour. A belle hauteur, il croise au-dessus du terrain, puis se dirige sur Dielette pour tenter l'épreuve de descente. Georges Danner, championneur, le rejoint.

« Wurttemberg » n° 7, décollé au beau et tient l'air admirablement pendant 40 minutes 31 sec. Hirth, sur le « Wurttemberg » n° 4, suit l'exemple de Nehring et décollé à 12 h. 24 pour un vol qui va durer 46 min. 04 sec. Le vent a fraîchi ; les planeurs sont si bien accouplés que les pilotes éprouvent de réelles difficultés pour perdre de la hauteur et atterrir. Nehring et Hirth consacrent ainsi respectivement 10 et 15 minutes à manœuvrer dans le vent ascendant.

Blanc de Tard (3200 mètres) un groupe de deux alpinistes en détresse dont un gravement blessé.

Son avion porte secours, point sous les plans laissent, le sage conseil : « Ne bouge pas » qu'il fit voir au touriste valide qui faisait des signaux avec un mouchoir fixé à son piédestal.

Thoret, après être passé à 30 mètres au-dessus du groupe, piqua droit sur son terrain d'où il téléphona pour demander le départ d'une caravane de secours.

Celui-ci ramena le lendemain l'alpiniste blanc au refuge de Turin (3233 mètres), où il recut des soins énergiques. Son transport vers la plaine ne pouvant être tenté sur le champ en raison de son état.

Cette triste histoire, qui s'est transmise de village en village dans toute la région, montre bien tous les services qu'on est en droit d'attendre de l'aviation dans ces pays montagneux où le moindre déplacement demande beaucoup de temps et d'argent.

Une bonne affaire et une bonne propagande

Les beaux vols de Thoret l'an dernier, pour le ravitaillement de l'Observatoire Valais, confirment bien l'espoir qu'on jour les avions légers rendront les plus grands services en montagne.

On peut, en attendant, féliciter sans cesse l'Air-Finland d'avoir mis à la disposition des touristes un moyen de contempler les plus hautes cimes de l'Europe sans fatigue, et d'avoir mis à la tête de ce service un pilote aussi expérimenté et dévoué, et « the right man in the right place ».

Les passagers connaissent tous Thoret, de réputation, et ont en lui une confiance absolue. Son gros bagage du succès de l'entreprise.

Thoret, les touristes ne méritent pas la vallée de Chamouni sans avoir fait la moindre ascension ; ce sera le complément obligatoire de toutes les ascensions, et le sens de l'air, l'idée aérienne, trouveront chez un merveilleux instrument de propagande dans ces régions les plus ouvertes à l'aviation. Les touristes ont de M. Blanc sans de futures passagers de nos lignes nationales de transport aérien.

H. ROUSSEY.

ET VOICI DES DIRIGEABLES !

En Angleterre

On parle ici — on parle toujours des choses — d'un nouveau dirigeable, qui ne serait ni le R-10, qui ne serait pas non plus le plus grand du monde. Construit à Londres dans le mystère, sous la direction de l'ingénieur australien M. Bert Campbell, il serait d'un type voisin du « Sargo » et de l'« Italia ».

La construction est considérable. On prévoit qu'il aura une vitesse moyenne de 72 à 80 km/h. Il servira à faire des essais de liaisons entre Londres et l'Australie.

En Amérique

On songe comme imminent, les essais du dirigeable le plus grand de construction métallique qui a été construit à Glendale (Californie), et qui porte le nom de « City of Glendale ». Aucune toile. Le dirigeable est en aluminium soudé. Il a 275 mètres de longueur à l'intérieur. La longueur du dirigeable est de 60 mètres, son diamètre est de 15 mètres.

Il a été construit pour le transport de 40 passagers (10) On compte qu'il atteindra une vitesse moyenne de 160 km/h à l'heure (7). On peut en dire, les essais de ce dirigeable, très curieux au point de vue constructif, sont attendus avec grand intérêt par les techniciens et suscitent une vive curiosité.

Il s'agit d'installer à l'extrémité de la piste de l'Air-Finland, le 15 juillet, au point de départ de la ligne aérienne de l'Air-Finland, les essais de ce dirigeable, très curieux au point de vue constructif, sont attendus avec grand intérêt par les techniciens et suscitent une vive curiosité.

SUR LA LANDE DE VAUVILLE (Suite)

LES ASSURANCES

LE TAUX DES PRIMES EST EXAGÉRÉ !

Les Allees ont été souvent que le développement de l'aviation particulière et sportive était lié, pour une très large part, à la question des assurances. Tant que les compagnies d'assurance pratiquent les prix actuels, un touriste ne pourra se protéger contre le risque aérien comme il se protège aujourd'hui contre le risque de la route.

Les principales compagnies ont formé, en France, un consortium par lequel il est presque nécessairement passer pour obtenir une assurance Aviation. Ce consortium, dont la formation devait permettre d'amener à des primes plus acceptables pour le client, ne parait pas avoir abouti à ce résultat, bien au contraire. On peut dire qu'en France, le taux des assurances aviation est resté absolument prohibitif.

Les exigences du consortium préviennent l'aviation. En veut-on un exemple ? Le risque le moins grand, en aviation, est certainement celui des accidents causés aux tiers. L'assurance pour la responsabilité civile des accidents causés aux tiers n'a qu'une portée limitée puisqu'elle ne s'applique ni à l'aviation, ni à ses occupants. Aussi bien, cette sorte d'accident est assez rare et celui d'Orly, en Juin dernier, est l'exception.

Cela n'empêche pas le consortium de fixer la prime d'assurance, pour toute réunion d'aviation, au taux formidable de 232 frs 76 par avion et par tour ! Si une réunion dure 3 jours et réunit 25 participants, les organisateurs, pour couvrir leur responsabilité civile, doivent payer au consortium 11.637 frs 50, non compris sans doute les taxes et frais habituels ! De plus, le consortium applique une franchise de 500 fr, ce qui veut dire que tout dommage n'entraîne pas une indemnité supérieure à 500 fr n'est pas payé par l'assurance.

Pour les réunions, qui ont une durée supérieure à 3 jours et inférieure à 15 jours, le consortium applique le taux de 232 frs 76 multiplié par 3 pour toute la durée de la manifestation. Ce qui revient à dire qu'un concours, comme celui qu'organise l'Association Française Aérienne à Orly, en Septembre prochain, nécessiterait le paiement au consortium, d'une somme d'environ 18.000 fr, si ce concours réunissait 25 engagés.

C'est absolument inadmissible. L'aviation compte, dans le consortium, des amis sincères. Ils comprennent que, montrer de telles exigences n'est pas servir la cause à laquelle ils s'adressent.

□ L'autre samedi, le Comité de la Foire de Lille a offert un effluve infime aux amateurs qui ont collaboré à la réussite de la ligne postale d'essai Lille-Paris.

le Dimanche que le départ du « Darmstadt » et les avaries du « Stadt-Stuttgart » nous aient privé de deux concurrents de tout premier ordre.

La matinée n'avait vu aucune sortie. Le bruyard recouvrait toutes les crêtes et au Camp Maneyrol, on ne voyait guère à plus de 50 mètres devant soi. Brumquement, vers midi, l'atmosphère s'éclaircit et l'on eut l'impression très nette qu'on allait assister à de forts beaux vols. La réalité allait confirmer le bien-fondé de cette impression.

C'est Kegel, sur le « Kassel » n° 3, qui le premier, donna le signal du départ. A 15 h. 52, il s'éleva, gagna de l'altitude, et prit la route de Stouville où il atterrit, après 35 min. de vol, ayant atteint au cours de ce petit voyage, la hauteur de 204 m. au-dessus de son point de départ.

Maguerpue, sur le « Regel » n° 6, décolla 15 heures 06 et vola, à 200 m. de haut, pendant 42 min. 34 sec.

A 15 heures 26, Hirth, sur le « Wurttemberg » n° 4, s'éleva plus facilement encore qu'à l'habitude, prit de la hauteur et commença à évoluer sous un plafond qui n'atteignait pas 200 mètres. Bientôt, il crava ce plafond, c'est-à-dire que dépassant l'altitude de la couche nuageuse, il disparut dans la brume. On le vit manœuvrer avec une habileté consommée, profitant des grains pour s'élever entre davantage et atteindre la hauteur de 316 mètres au-dessus de son point de départ. Il avança en mer jusqu'à plusieurs kilomètres au large, plantant ainsi à près de 450 mètres d'altitude. Ce vol est certainement le plus beau auquel nous ayons assisté. Après 37 minutes de vol, il revient au terrain. Atterrissage absolument remarquable.

A 15 heures 16, Maguerpue, sur le « Regel » n° 6, repartit. Mais son gouvernail de direction fonctionnait mal et, ayant volé à peine 2 minutes, il revint se poser à son point de départ.

Hirth repartit alors. Il était 16 heures 28. Il volait 45 minutes 01 secondes, et revint atterrir, vent debout, sur le terrain, ayant atteint l'altitude de 260 mètres. La plus grande partie de ce vol fut accomplie dans la brume, hors de la vue des assistants. Pour se poser, Hirth dut pencher son terrain de son arrière de la crête, il vira sur les hautes, traversa toute la piste au ras du sol et se posa au bord de la crête. La précision de cet atterrissage provoqua les applaudissements enthousiastes de l'assistance. Ces applaudissements étaient mérités.

Depuis le début de l'après-midi, Alfred Auger était hanté. Il sortait-il ? Il se déplaçait à noter quand le vent commençait à tomber. Le Ventour ? décolla à 16 h. 31 et vola pendant 20 min. 24 sec. à 120 m. de haut. Une belle sensibilité dans la vitesse.

du vent le contraignit à se poser avant d'avoir tenu les 30 minutes fatidiques. Maguerpue, de nouveau, à 16 h. 39, fit un vol de 35 min. 35 sec., suivi d'un autre, en fin de journée, de 37 min. 54 sec. Ce jeune pilote, formé au vol à voile, est persévérant et courageux. Montant le plus vieux appareil de l'équipe allemande — il a été construit il y a trois ans — il réussit à se classer très honorablement et a droit à de très vives félicitations.

Mais le grand événement de la journée se passa à 17 heures 01. Hirth se décida à tenter l'épreuve de distance. Le troisième prix de cette épreuve restait à attribuer. Hirth voulut essayer de se l'approprier. En réalité, il allait battre Nohring, prendre la première place des épreuves de hauteur et de distance, et confirmer sa haute valeur de pilote.

En 1 heure 01 min. de vol, après une série de manœuvres réellement merveilleuses, au cours desquelles il monta à 327 mètres au-dessus de son point de départ, Hirth touchait terre à Carteret, à 30 km. environ du Camp Maneyrol. Il faut connaître la région, les zones plates séparant Carteret du Camp pour apprécier cette performance comme il convient. On revendra d'ailleurs là-dessus, car les enseignements qui se dégagent d'un tel vol sont dignes d'être exposés et commentés.

La journée prit fin sur cette splendide performance.

Jeudi 28 Juillet

Journée de clôture. Journée d'adieu. Un petit matin, de la brume, du crachin. Vers 10 heures, du soleil, mais pas de vent. Tout le monde commença à piler bagage. Tout le monde ? — Non ! A 8 heures arrive l'équipe de Louis Peyret avec le nouvel appareil destiné à Auger. Et nous sommes au dernier jour du concours !

Dimanche : il eût été intéressant de voir voler cet appareil. Le jeune Abiel qui l'a conçu s'est d'ailleurs violemment inspiré des planeurs allemands auxquels il ressemble comme un frère. L'étude constructive en a été assurée par Louis Peyret qui a appliqué à cet appareil ses conceptions personnelles. C'est un monoplan de 10 mètres, alle coque à faire, en trois parties. On est soulagé tout de même qu'il présentait une note un peu plus particulière, autre chose que l'imitation des planeurs vus à la Rhén. Charles Gailhard est arrivé au Camp et son appareil qui a volé au terrain plat de Marignane, doit être ce soir à Cherbourg. Et

nous sommes au dernier jour du concours ! Le vent, trop faible, n'a pas permis de voler de la journée. A 17 heures, les organisateurs ont offert, sur le terrain, un vin d'adieu. M. Houard a remercié tous ceux qui ont assuré l'organisation et le succès du IV^e Concours d'Aviation sans Moteur. Le pilote Hirth, le professeur Georgi, M. Lebrétillat, maire de Cherbourg, ont répondu.

Pais l'on s'est séparé en souhaitant pour l'année prochaine, la réédition de cette belle manifestation si profitable en enseignements de toutes sortes.

Georges HOUARD.

Le Centre de Tourisme de l'Aéro-Club de Turin

A la suite des brillantes victoires aériennes, ont été déjà faites en Italie une fervente pour les ailes, assez semblable à celle que suscita aux Etats-Unis le beau vol de Lindbergh.

Les Aéro-Clubs Régionaux s'organisent, se développent. A côté de celui de Milan dont nous avons déjà parlé, celui de Turin vient d'organiser un centre de tourisme aérien dont l'inauguration a eu lieu récemment en présence du Duc d'Aoste.

La grande Société Fiat a cédé à l'Aéro-Club de Turin ses vastes hangars et son terrain d'aviation. Baptisé « Gino Lisa », ce centre est bien pourvu des hangars, ateliers et bureaux qui lui sont nécessaires. Pour le moment et en attendant de posséder des appareils de sport de fabrication italienne, on se contente de faire des vols de passagers dans un but de propagande.

LADY HEATH N'A PLUS SON RECORD

Contrairement à ce que nous annoncions dans notre dernier numéro, Lady Heath n'a point établi un record de hauteur sur hydravion léger Sport « Mussel ». Lady Heath était montée à 4.081 m., mais son hydravion — selon un communiqué de l'Aéro-Club Royal d'Angleterre — pesait vingt-sept kg. de plus qu'il n'eût fallu pour qu'il apparût à la classe des hydravions légers légers-légers.

Il n'y a donc pas lieu de parler de record à propos de ce vol. Terminons à la façon de Shakespeare : « Much ado about nothing » ou en bon français : « Beaucoup de bruit pour rien ».

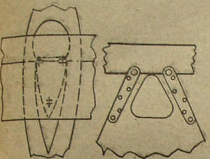
Pour peu qu'on laisse les regards se poser sur cet appareil, on est frappé par son aspect compact et léger à la fois. Peu de lignes, des lignes nettes s'accordant si bien entre elles que l'on ne pense point tout d'abord au fuselage, ni aux ailes, mais l'ensemble a un choc. C'est un fort beau résultat pour un ingénieur d'avoir si bien allié la technique à la beauté et de donner aussi complètement, à une machine inutile, l'apparence de la légèreté et de la puissance.



LE FUSELAGE

Le fuselage est fait sur mesure et s'adapte au maître-couple minimum. Il comprend l'avant, le logement du pilote, au centre la cabane arrière, à l'arrière un miroir d'appui qui supporte les empannages. Fecou d'une série de panneaux entrés avec ligne de collage suivant l'empennage et collage alterné, ce fuselage très léger et très résistant est renforcé par deux cadres en caoutchouc au droit des attaches de l'aile et par quelques couples.

L'aile est posée à plat sur la cabane et fixée en trois points comme pour l'encastrement des parties latérales : deux sur le longeron, un sur le bord d'attaque. Les ferrures de liaison sont du même style : elles sont toutes généralement des chapes avec entrées et des ferrures en tôle plate.



A gauche, fixation de l'aile du « Kassel » ; à droite, ferrures d'attaches.

Thuis le « Kassel », comme l'aile débordait sur le tiers du pilote, le point d'attache du bord d'attaque a été reporté en arrière du longeron par un caisson qui travaille en flexion. Certaines attaches du longeron sont réalisées par une broche parallèle à ce dernier ; d'autres par des alulons perpendiculaires qui se placent sur les cadres (Kassel). Tous les planeurs, sauf le « Stuttgart », ont le corps très dégradé de l'aile par leur cabane profonde. Dans cet appareil, au



A gauche, vue de face du « Stuttgarter » ; à droite, le « Darmstadt ».

entraîne, l'aile est posée directement sur la coque. Cette disposition a pour but de gagner quelques kilos. A l'avant, le fuselage se termine par une casserole en aluminium portant les armes de la cité, patronne de l'aviation. Voici quelques dimensions de fuselages : Kassel : largeur, 0 m. 50 ; hauteur, 0 m. 32 ; longueur totale, 6 m. 20 ; Württemberg : largeur, 0 m. 60 ; hauteur, 1 m. 20 ; longeron, 6 m. ; Vieux Rhin : largeur, 0 m. 50 ; longueur, 5 m. 40.

LE PATIN

L'atterrissage s'effectue sans exception sur un patin central. En cas de grand vent, le pilote, au sol, couche son appareil sous le vent pour éviter d'être cabré et donne une incidence négative à son profil. La tenue à terre est très bonne, et le freinage immédiat. Le patin se compose d'une large semelle de frêne reliée élastiquement au

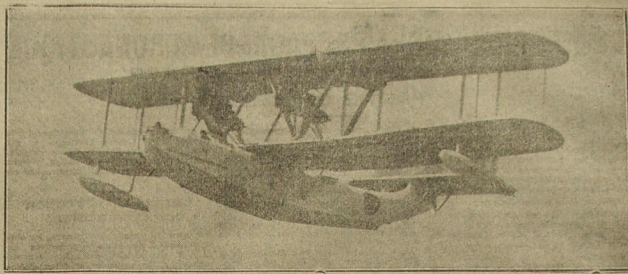


Patin du « Stuttgarter ». A noter, le liaison par un demi-anneau de caoutchouc.

fuselage par interposition de caoutchouc. Le souci des formes a conduit les constructeurs du « Darmstadt » à fondre complètement la ligne du patin avec le corps du fuselage. Il en résulte des formes avant très amorties, analogues à celles des coques d'hydravion. C'est remarquable comme travail de contre-piquet. Les hélices sont des patins en bois, les rotors en des lames d'acier.

LES COMMANDES

Le poste de commande était très étroit. Il a fallu employer soit un manche court, soit un volant ou des ciseaux. L'attaque du gainage se fait par un tube en torsion avec bécille ou câble jusqu'à l'aile. La profondeur se commande directement par câble avec une poulie Ge. revou à l'extrémité avant de l'aile. Le gainage. La direction est actionnée par deux pédales, les palonniers étant impossibles en raison du rétroissement de la coque. La jonction des deux pédales est assurée très simplement au moyen d'un petit câble et d'une poulie, qui



La Marine Impériale Japonaise avait commandé aux ateliers Supermarine un hydravion entièrement métallique « Southampton » du même type que les appareils de l'escadron du Capitaine Givès-Brown-Cave qui croisent actuellement autour de l'Australie. C'est une photographie de cet appareil, équipé avec deux moteurs Napier « Lion » de 500 CV, et prise au cours des essais que nous représentons ci-dessus. D'autres essais, effectués au Japon, démontrèrent si la marine japonaise doit adopter ce type d'appareil pour l'équipement de ses formations.

fait lever une pédale lorsque l'autre s'abaissait. La liaison avec le gouvernail s'effectue directement à travers le fuselage. Tout est ensemble est supporté par un bûti léger, en bois chez certains, en U de métal léger avec renforcement par languettes plates, de place en place, pour le « Kassel ».

Pour éviter de dégrader la commande de dégauchissement lorsque l'on démonte les ailes latérales, un dispositif original a été inventé par Martens et perfectionné par la suite. Il se présente maintenant de la façon suivante : Le câblage de gauchissement, dans chaque aile et dans la partie centrale, forme une fasciculaire fermée sur un gaugail articulé près de la coupure du longeron. Sur les extrémités de ces gaugails, on monte d'un côté, un doigt avec bûte réglable, de l'autre un tube avec entrées. Lorsque l'on



Liaison du gauchissement, à gauche, sur le « Stuttgarter » ; à droite, sur le « Kassel ».

attache l'aile, il suffit d'engager les deux doigts dans leurs logements pour que la commande soit prête à fonctionner.

Sur le « Kassel », ce système très simple a été remplacé par une coupure au moyen d'un crochet en tôle, fermé par un cliquet et des goupilles. C'est moins bon, mais plus léger.

LES GOUVERNES

Les gouvernes, dans un souci de finesse, ne comportent pas de parties fixes. Elles sont très importantes et très hautes. L'articulation se fait sur deux charnières pour la direction. Cette dernière mesure plus de 1 m. 70 de hauteur sur le « Kassel » avec un encastrement à la base qui ne dépasse pas 40 cm. La commande est effectuée par un petit gaugail disposé à la partie intérieure. Le plan de profondeur, en un seul morceau, est supporté également par des paliers et commandé par un levier central.

Sur le « Württemberg », Hirsh a établi une petite combinaison qui permet de retirer les gouvernes sans démonter les commandes. Ce système consiste à laisser à demeure par le fuselage les deux parties du palier central et à atteler le câblage sur le gaugail ainsi formé. Le longeron du plan de profondeur vient se caler entre les deux bords du palier et est fixé par une tige centrale avec centrage choc et écart. Pour la direction, le palier inférieur comporte deux tocs

qui servent à l'entraînement. C'est bien, mais un peu lourd.

Sur le « Kassel », la profondeur comprend deux plans distincts qui sont enfilés sur un arbre mobile, servant d'axe et portant en son milieu le gaugail de commande. Le montage comprend simplement une vis avec pointeau d'arrêt qui immobilise et cale dans une position bien déterminée chaque



Montage standard des pédales de direction (à gauche). A droite, montage de l'empennage du « Kassel ».

demi-plan de profondeur sur l'arbre. Cette solution semble particulièrement heureuse et susceptible d'être utilisée sur de gros appareils.

Le général, profondeur et direction sont assez concentrées. Le « Vieux Kegel » présente pourtant des plans largement décalés, avec des parties fixes importantes. Mais on peut dire que c'est une aéroplane solution.

CONCLUSION

Voici donc les planeurs allemands passés en revue. Nous venons de voir leurs dispositions et leurs caractéristiques importantes. Mais nous n'avons nullement causé d'aéroplane dynamique, de Ca et de Cz. Eh, bien ! c'est que le cric qu'il n'est pas absolument indispensable d'en creuser. Les profils employés sont des profils connus, des Junkers-Junkers améliorés avec intrados légèrement creux. Bien entendu, on a cherché de bonnes sustentations, de faibles déplacements du centre de pression. On a tiré sur l'allongement fait que l'épaisseur et la résistance des matériaux l'ont permis.

Les planeurs allemands, sont des appareils légers, relativement — et fins, donc rapides. La vitesse sur la trajectoire est de 16 mètres/seconde pour le « Kassel », alors que sur le « Vautour » cette vitesse n'atteint pas 12 mètres. On n'a pas employé de lois nouvelles pour faire voler les appareils, mais on a bien construit et construit léger en faisant possible selon les connaissances actuellement admises. C'est dans cette recherche logique et méthodique du progrès que réside le succès des planeurs de la Rhin.

Maurice VICTOR

CARACTÉRISTIQUES DES PLANEURS ALLEMANDS PRÉSENTES À VAUILLÉ

Type	Pilote	Envergure	Surface	Volée à vide	Allongement	Poids au mq (t)
Kassel.....	Kegel....	17,5	16,5	107	15,5	8 kilos 6
Württemberg.....	Hirsh....	16	18	160	14,2	12,2
Stuttgarter.....	Proten....	14,90	17	115	13	10,5
Vieux Kegel.....	Magnapne....	16	16	120	16	13,1
Darmstadt.....	Nehring....	18	17	148	19,1	12,2

(1) Le pilote est compté à 60 kilos



« Photo-André ». — Le Bourget.

Notre excellent photographe, M. André Albert, a voulu nous offrir une fort belle collection de photographies. Nous en publions quelques-unes. En voici, aujourd'hui, deux qui sont particulièrement caractéristiques et permettent de se rendre compte de l'immense allongement des planeurs allemands. A gauche, c'est le planeur « Württemberg » avec lequel Hirth réalise les performances qui le classeront en tête du palmarès. A droite, c'est le planeur « Kassel », de 18 mètres d'envergure, monté par Max Kegel. A remarquer : le profilé remarquable du fuselage et la largeur de l'aile qui ne comporte, malgré sa grande envergure, aucun huban.

En somme, c'est un tour d'horizon complet que la Commission se propose d'accomplir pendant les vacances. Étant donné l'empireur de ses travaux, nous convierons à la conférence une rubrique parlementaire où ils seront signalés et commentés. C'est dire également que nos prochains numéros acquerront une particulière importance, car ils seront plus que jamais lus et discutés par nos amis du Parlement. Que nos lecteurs n'hésitent donc pas à nous faire connaître toutes leurs suggestions, sur l'un quelconque des points qui seront traités par les rapporteurs et leurs collègues. Notre enquête sur la « Rationalisation de l'Aviation Militaire » tombe au moment le plus opportun. Que nos lecteurs répondent en toute.

SUR LE CONTINENT NOIR

COLLET ET GUILLAUMET VOYAGENT EN AFRIQUE

Les deux pilotes français étudient les possibilités d'une liaison entre le Sénégal et le Congo.

Tandis que l'attention de l'opinion publique est attirée par les grands raids, tentés avec des fortunes diverses, par des Français et des Étrangers, le voyage d'étude que poursuivent, en Afrique, les deux pilotes Collet et Guillaumet passe inaperçu. Il revêt cependant autre chose que l'indifférence.

Collet et Guillaumet ont quitté Saint-Louis-du-Sénégal le 12 Juin dernier, chacun sur un Bréguet 14, à moteur Renault 200 CV. Collet emmenant le mécanicien Hanriot, Guillaumet ayant à son bord le mécanicien Lebourgeois. Ces deux avions sont sous le contrôle de la Compagnie Générale Aéronautique, à laquelle appartiennent les équipages et qui a pris l'initiative d'organiser ce voyage d'étude.

De Saint-Louis, les deux avions se sont dirigés vers le Sud-Est. Ils se sont arrêtés successivement à Kayes-Bamako-Tombouctou-Bonaké-Bingerville-Accra-Kotonou-Lagos. Ils étaient à Lagos (Nigeria Britannique), le 5 Juillet ; le lendemain, ils ont dû reporter leur donjon, se dirigeant vers le Congo belge.

Le passage des aviateurs français à Lagos a suscité un vif mouvement d'intérêt parmi

la colonie anglaise. Et la *Nigerian Gazette*, que nous avons sous les yeux, profite de l'occasion pour montrer combien il est important pour Lagos d'installer et d'organiser sans plus de retard un aérodrome.

Le but du voyage de Collet et de Guillaumet est d'étudier les possibilités de liaisons aériennes entre le Sénégal et le Congo français et belge. Suivant l'issue du voyage, suivant les conclusions qu'en auront tirées les deux pilotes, il est possible que la Compagnie Générale Aéronautique réalise une nouvelle ligne africaine, qui serait la prolongation de la ligne actuelle Toulouse-Casablanca-Dakar. Il est certain que cette ligne serait bien accueillie des Français et des Belges qui résident au Congo ; elle permettrait de réaliser un gain de temps énorme pour le transport du courrier. Reste à savoir si l'organisation de la ligne est pratiquement possible dans ces régions, évidemment peu propices à l'installation de terrains... Quoi qu'il en soit, les deux équipages Collet-Hanriot et Guillaumet-Lebourgeois accomplissent sous le ciel d'Afrique une bonne et utile besogne. Nous les suivons avec intérêt et nous souhaitons que leur dur voyage s'achève dans de bonnes conditions.

LES AILES EN SUISSE

UNE PERFORMANCE DE WIRTH

(Du correspondant des « Ailes » en Suisse.)

Nos lecteurs se souviennent du pilote suisse Hans Wirth, qui accompli, il y a quelques mois, le raid Berne-Casablanca et retour à bord d'une avionnette Klemm-Daimler 19 CV, du même modèle que celle exposée au Salon de l'Aéronautique. Ce pilote vient à nouveau de faire parler de lui par une performance toute particulière, également exécutée sur l'avionnette Klemm-Daimler. Parti de Thonon, dans la matinée du 24 Juillet, le capitaine Wirth atterrit sur le glacier du Jungfrau, dans les Alpes bernoises, à 3.440 mètres d'altitude. Il en repartit le lendemain matin, bien que gâté par un fort vent arrière, et se posa sur l'aérodrome de Lausanne-Bélachère. Déjà intéressante en elle-même, cette performance l'est encore bien plus par les conditions spéciales dans lesquelles elle fut accomplie. De fait, Hans Wirth réussit à se poser sur le glacier du Jungfrau, alors même que son appareil n'avait subi dans ce but aucune modification et que le train d'atterrissage était par conséquent muni de roues. Pour s'enlever du même glacier, Wirth adapta à son train d'atterrissage une paire de skis. Cela facilitait sans doute le décollage, mais rendit par contre difficile l'atterrissage sur le terrain de Lausanne. Voilà pour le moins une confirmation de la maîtrise du capitaine Wirth. Voilà aussi une nouvelle manifestation des possibilités du Klemm-Daimler en particulier, et de l'avionnette en général, capable notamment de se poser sur des espaces réduits et dans des conditions défectueuses.

O. S.

Dans le vol à voile, les départs et les atterrissages sont les opérations les plus délicates. Pas un départ ne fut manqué, cette année, à Vaulx. A gauche, le « Darmstadt » de Nehring, au moment où il va atterrir ; à droite, un départ du « Stadt-Stadt » qui montait les pilotes Bachem et Proben.

(Photo Eric Neuner).

LES COCARDÉS A VINCENNES

La « Fête des Cocardés » est une chose. Un Meeting en est une autre.

A PROPOS D'UNE LETTRE DE M. LÉON BAILLY

Dans le courant du mois dernier, M. Léon Bailly, directeur de *l'Intransigeant*, a bien voulu m'adresser la lettre suivante. Ma présence au Concours de Vaulx ne m'a permis d'en prendre connaissance que ces jours-ci, à mon retour à Paris :

Monsieur le Rédacteur en Chef,

Vous avez consacré au Meeting de Vincennes, dans votre dernier numéro des « Ailes », un article intitulé : « Les Cocardés à Vincennes » dont le ton m'étonne.

J'ai toujours accordé à votre publication l'attention la plus bienveillante. J'ai soutenu même, à maintes reprises, les initiatives auxquelles vous vous intéressez et notamment ce Comité de Propagande Aéronautique que préside mon illustre ami M. le Maréchal Lyautey et dont vous êtes l'organe officiel.

Il me semble assez surprenant, dans ces conditions, que vous ne preniez pas plus de présentations pour dépeindre l'initiative absolument désintéressée qu'a prise *l'Intransigeant* pour la Propagande commerciale qui est le soutien matériel du Meeting.

Il est tout simplement inexact que « le Meeting soit une manifestation aérienne organisée dans un but purement commercial par une société commerciale ». Cela pouvait être vrai il y a cinq ans. Cela ne l'est plus depuis le jour où *l'Intransigeant* en a pris le patronage et où l'organisation en a été confiée au Comité Permanent des Grandes Journées d'Aviation dont font partie, sous la présidence de M. le Sénateur Deloncle et de la mienne, l'Aéro-Club, la Chambre Syndicale des Constructeurs et les représentants des Ministères.

Vous confondez sans cesse, je vous le croie que c'est involontairement, le soutien matériel d'une pareille entreprise avec l'œuvre elle-même, œuvre de propagande, œuvre absolument désintéressée, pour laquelle *l'Intransigeant* s'impose des sacrifices qu'éprouveront cette année une centaine de milliers de francs et pour laquelle les membres du Comité se sont imposés des déplacements nombreux, des séances d'un travail fort ardu, de déprécier en quelques lignes négligentes. Vous oubliez qu'avant que les fêtes ne s'ouvrent, on est obligé d'exposer en prix promis, en subventions à Vincennes et aux autres de barrières, nivellement et arrosage du terrain, installation des guérites, que sais-je encore, près de 800.000 francs de frais.

Je donne ce chiffre sans avoir ici, les données sous les yeux. Il n'est qu'un minimum. Quel pleuve deux jours, comme cela s'est vu, et le bénéfice se change en pertes impor-

tautes. Est-ce que j'ai paiera les dépenses supplémentaires ?

Il faudrait donc tout simplement une entreprise commerciale pour soutenir un Meeting, tant qu'il n'aura pas été pris en charge par l'État. Ceci je n'ai jamais cessé de le souhaiter. Je l'ai écrit au lendemain du Meeting, dans un article que j'ai bien envie de vous prier de vouloir bien discuter des détails de l'opération commerciale et non pas manquant pas dans le Comité. Mais du dehors, on n'a pas le droit, quand on cherche à encourager la propagande aéronautique, de confondre les deux entreprises et de porter sur l'une et l'autre le même discrédit.

On ne trouve une preuve nouvelle de la légèreté avec laquelle votre note est écrite, c'est dans cette affirmation par exemple : les officiers, sous-officiers et soldats venus de la province ont été, dites-vous, obligés de payer et vous les trouvez inadmissibles. Mais qui donc fera les recettes et s'ils n'arrivent pas à entrer dans l'enceinte ? Arrivez-ils à la porte de demander le chiffre de milliers d'entrées gratuites ou à motif tardif à être admettent aux militaires et autres formant les véritables ayants-droits ?

Vous dérivez encore : « Je trouve inadmissible que le résultat des concours purement militaires auxquels les escadilles participent n'ait pas été proclamé en présence du Président de la République ». Voilà une belle blague ! M. le Président de la République est resté à Vincennes 55 minutes. Il a désiré assister aux évolutions des avions militaires. Il s'est retiré aussitôt après. Comment donc aurait-il pu connaître un résultat quelconque de ces Aviationnistes ?

Vous dérivez encore : « Je trouve inadmissible que le résultat des concours purement militaires auxquels les escadilles participent n'ait pas été proclamé en présence du Président de la République ». Voilà une belle blague ! M. le Président de la République est resté à Vincennes 55 minutes. Il a désiré assister aux évolutions des avions militaires. Il s'est retiré aussitôt après. Comment donc aurait-il pu connaître un résultat quelconque de ces Aviationnistes ?

Vous dérivez encore : « Je trouve inadmissible que le résultat des concours purement militaires auxquels les escadilles participent n'ait pas été proclamé en présence du Président de la République ». Voilà une belle blague ! M. le Président de la République est resté à Vincennes 55 minutes. Il a désiré assister aux évolutions des avions militaires. Il s'est retiré aussitôt après. Comment donc aurait-il pu connaître un résultat quelconque de ces Aviationnistes ?

Vous dérivez encore : « Je trouve inadmissible que le résultat des concours purement militaires auxquels les escadilles participent n'ait pas été proclamé en présence du Président de la République ». Voilà une belle blague ! M. le Président de la République est resté à Vincennes 55 minutes. Il a désiré assister aux évolutions des avions militaires. Il s'est retiré aussitôt après. Comment donc aurait-il pu connaître un résultat quelconque de ces Aviationnistes ?

Vous dérivez encore : « Je trouve inadmissible que le résultat des concours purement militaires auxquels les escadilles participent n'ait pas été proclamé en présence du Président de la République ». Voilà une belle blague ! M. le Président de la République est resté à Vincennes 55 minutes. Il a désiré assister aux évolutions des avions militaires. Il s'est retiré aussitôt après. Comment donc aurait-il pu connaître un résultat quelconque de ces Aviationnistes ?

Vous dérivez encore : « Je trouve inadmissible que le résultat des concours purement militaires auxquels les escadilles participent n'ait pas été proclamé en présence du Président de la République ». Voilà une belle blague ! M. le Président de la République est resté à Vincennes 55 minutes. Il a désiré assister aux évolutions des avions militaires. Il s'est retiré aussitôt après. Comment donc aurait-il pu connaître un résultat quelconque de ces Aviationnistes ?

Vous dérivez encore : « Je trouve inadmissible que le résultat des concours purement militaires auxquels les escadilles participent n'ait pas été proclamé en présence du Président de la République ». Voilà une belle blague ! M. le Président de la République est resté à Vincennes 55 minutes. Il a désiré assister aux évolutions des avions militaires. Il s'est retiré aussitôt après. Comment donc aurait-il pu connaître un résultat quelconque de ces Aviationnistes ?

Vous dérivez encore : « Je trouve inadmissible que le résultat des concours purement militaires auxquels les escadilles participent n'ait pas été proclamé en présence du Président de la République ». Voilà une belle blague ! M. le Président de la République est resté à Vincennes 55 minutes. Il a désiré assister aux évolutions des avions militaires. Il s'est retiré aussitôt après. Comment donc aurait-il pu connaître un résultat quelconque de ces Aviationnistes ?

Vous dérivez encore : « Je trouve inadmissible que le résultat des concours purement militaires auxquels les escadilles participent n'ait pas été proclamé en présence du Président de la République ». Voilà une belle blague ! M. le Président de la République est resté à Vincennes 55 minutes. Il a désiré assister aux évolutions des avions militaires. Il s'est retiré aussitôt après. Comment donc aurait-il pu connaître un résultat quelconque de ces Aviationnistes ?

Vous dérivez encore : « Je trouve inadmissible que le résultat des concours purement militaires auxquels les escadilles participent n'ait pas été proclamé en présence du Président de la République ». Voilà une belle blague ! M. le Président de la République est resté à Vincennes 55 minutes. Il a désiré assister aux évolutions des avions militaires. Il s'est retiré aussitôt après. Comment donc aurait-il pu connaître un résultat quelconque de ces Aviationnistes ?

Vous dérivez encore : « Je trouve inadmissible que le résultat des concours purement militaires auxquels les escadilles participent n'ait pas été proclamé en présence du Président de la République ». Voilà une belle blague ! M. le Président de la République est resté à Vincennes 55 minutes. Il a désiré assister aux évolutions des avions militaires. Il s'est retiré aussitôt après. Comment donc aurait-il pu connaître un résultat quelconque de ces Aviationnistes ?

Vous dérivez encore : « Je trouve inadmissible que le résultat des concours purement militaires auxquels les escadilles participent n'ait pas été proclamé en présence du Président de la République ». Voilà une belle blague ! M. le Président de la République est resté à Vincennes 55 minutes. Il a désiré assister aux évolutions des avions militaires. Il s'est retiré aussitôt après. Comment donc aurait-il pu connaître un résultat quelconque de ces Aviationnistes ?

Vous dérivez encore : « Je trouve inadmissible que le résultat des concours purement militaires auxquels les escadilles participent n'ait pas été proclamé en présence du Président de la République ». Voilà une belle blague ! M. le Président de la République est resté à Vincennes 55 minutes. Il a désiré assister aux évolutions des avions militaires. Il s'est retiré aussitôt après. Comment donc aurait-il pu connaître un résultat quelconque de ces Aviationnistes ?

Vous dérivez encore : « Je trouve inadmissible que le résultat des concours purement militaires auxquels les escadilles participent n'ait pas été proclamé en présence du Président de la République ». Voilà une belle blague ! M. le Président de la République est resté à Vincennes 55 minutes. Il a désiré assister aux évolutions des avions militaires. Il s'est retiré aussitôt après. Comment donc aurait-il pu connaître un résultat quelconque de ces Aviationnistes ?

Vous dérivez encore : « Je trouve inadmissible que le résultat des concours purement militaires auxquels les escadilles participent n'ait pas été proclamé en présence du Président de la République ». Voilà une belle blague ! M. le Président de la République est resté à Vincennes 55 minutes. Il a désiré assister aux évolutions des avions militaires. Il s'est retiré aussitôt après. Comment donc aurait-il pu connaître un résultat quelconque de ces Aviationnistes ?

Vous dérivez encore : « Je trouve inadmissible que le résultat des concours purement militaires auxquels les escadilles participent n'ait pas été proclamé en présence du Président de la République ». Voilà une belle blague ! M. le Président de la République est resté à Vincennes 55 minutes. Il a désiré assister aux évolutions des avions militaires. Il s'est retiré aussitôt après. Comment donc aurait-il pu connaître un résultat quelconque de ces Aviationnistes ?

Vous dérivez encore : « Je trouve inadmissible que le résultat des concours purement militaires auxquels les escadilles participent n'ait pas été proclamé en présence du Président de la République ». Voilà une belle blague ! M. le Président de la République est resté à Vincennes 55 minutes. Il a désiré assister aux évolutions des avions militaires. Il s'est retiré aussitôt après. Comment donc aurait-il pu connaître un résultat quelconque de ces Aviationnistes ?