

LE TOUR DE FRANCE DES AVIONS DE TOURISME

RÉDUIT... CONTACT!...



Lorsque paraîtront ces lignes, nous serons bien près du départ du Tour de France des avions de tourisme. C'est pourquoi il nous a paru opportun de jeter un dernier coup d'œil sur les conditions dans lesquelles cette belle épreuve va commencer.

Disons d'abord qu'elle a rencontré le gros succès d'engagements. Soixante-trois appareils sur la liste. Ça promet une cinquantaine de partants, ce qui fera une caravane nettement supérieure à celle de l'an dernier. Les éternels empêchements de réaliser doivent en faire une de ces jaunisses!...

Au surplus, voici la liste des engagés :

Legendre (Marcel).....	Potez Renault.
Alban (Pierre).....	Potez Salmson.
Club "Les Touristes Aériens".....	C. 270 Salmson.
Maassot (Henry).....	Guerchais T9 Renault.
Dumont (André).....	C. 230 Salmson.
Arnoux (Maurice).....	F. 234 Salmson.
Frémont (Albert).....	C. 270 Salmson.
Marot (Camille).....	Potez Renault.
Palayret (Robert).....	C. 193 Renault.
Puget (Jacques).....	F. 234 Salmson.
Gelley (Henri).....	C. 230 Salmson.
Clément (André).....	C. 270 Salmson.
Aéro-Club de Paris.....	C. 270 Salmson.
—	C. 230 Michel.
—	C. 230 Renault.
—	Potez Renault.
Nouvel (Roger).....	F. 231 Renault.
Lambotte et Burlaton.....	C. 232 Renault.
Aéro-Club d'Auvergne.....	Potez Renault.
Fougères (Georges).....	Potez Salmson.
Claude (Jean-Paul).....	C. 232 Renault.
Guilbert (Gaston).....	Potez Renault.
Lecorché (Louis).....	F. 234 Salmson.
Aéro-Club de Normandie.....	Potez Renault.
Lhuillery (Raoul).....	Potez Salmson.
Charpentier (Emile).....	C. 232 Renault.
Carrot-Dulac (Ch.).....	Potez Salmson.
Gignoux (Paul).....	F. 201 Hispano.
Langlois (Marcel).....	Potez Renault.
Dhome (Marcel).....	C. 230 Salmson.
Pauillhac (Emile).....	C. 232 Renault.
Dore (Michel).....	Potez Potez.
Debray (Charles).....	Potez Renault.
Espiart (Pierre).....	Schreck Lorraine.
Aurrelle (Louis).....	Mauboussin Salmson.
Mauboussin (Pierre).....	Potez Salmson.
Semirot (Albert).....	Potez Salmson.
Cousin (Alexandre).....	Potez Salmson.
Liétard (Jean).....	Potez Salmson.
Dupéchez (André).....	Potez Salmson.
Strube (Charles).....	C. 270 Salmson.

Legastelois (Paul).....	C. 270 Salmson.
Chaize (Antoine).....	C. 230 Salmson.
Barrier (Marcel).....	C. 270 Salmson.
Vivier (Emile).....	Potez Salmson.
Chaloux (André).....	F. 200 Salmson.
Léon (Philippe).....	Potez Salmson.
Aéro-Club de l'Eure.....	C. 232 Renault.
Gaston (Joseph).....	F. 204 Lorraine.
Sports Aéronautiques.....	C. 125 Hispano.
Pegulu de Rovin.....	Potez Renault.
Club Provençal de Tourisme Aérien.....	C. 270 Salmson.
Ménétrier	Potez Renault.
Minjoz (Raoul).....	Potez Potez.
Gaubert (Louis).....	F. 40 Renault.
Blairon (Jean).....	Potez Salmson.
Liger-Belair (Guy).....	Potez Renault.
Aéro-Club de Picardie.....	C. 270 Renault.
Déglise	Bodiansky Michel.
Aéro-Club de Touraine.....	C. 270 Salmson.
Brassart (Jean).....	C. 270 Salmson.
Delage-Coty	Potez 36 Salmson.
Coadou (Marcel).....	F. 232 Michel.
Lardv (José).....	F. 231 Renault.

Que vous en semble, messieurs? Ne croyez-vous pas qu'il y a là tout le « gratin » de notre aviation de tourisme, et que ça promet de faire une propagande de toute première importance dans toutes les régions que nous allons traverser?

Il est évident que mener une telle caravane représente une lourde tâche, mais notre sympathique commissaire général entend la mener à bien sans en perdre le sourire, grâce, d'une part, à l'aide de ses lieutenants, et, d'autre part, surtout, dirai-je, à l'amicale discipline librement consentie dans l'intérêt général, à laquelle les touristes ne manqueront pas de se plier.

Pour leur faciliter la tâche d'ailleurs, un effort considérable d'organisation a été accompli par le Secrétariat Général du Tour. On en trouvera la preuve dans le règlement annexe ci-dessous, qui donne en outre le détail d'un certain nombre d'épreuves particulières, venant en compétition à divers points du parcours, et qui, toutes facultatives, contribueront à distraire les concurrents, sans compliquer leur tâche principale qui est, bien évidemment, d'accomplir les étapes dans les conditions de régularité prévues.

REGLEMENT ANNEXE AU REGLEMENT OFFICIEL

Modification de l'article 2 du règlement

Chaque concurrent devra présenter le certificat de navigabilité de l'appareil engagé, le 3 juin, à partir de 13 heures, au contrôle d'Orly.

Modification de l'article 9 bis (horaire)

Le départ de Deauville s'effectuera après le déjeuner, le 12. L'arrivée est fixée à l'aérodrome de Buc (Blériot).

Modification de l'article 10 du règlement

Tenant compte de l'altitude à laquelle seront obligés de voler les concurrents, les vitesses maxima sur base de chaque type d'avion seront diminuées de 6 kilomètres heure.

Concours de messages lestés

Dans le but de propagande touristique, les villes de Rouen, de Charleval-de-Provence (Bouches-du-Rhône) et de Lisieux ont offert différents prix, attribués aux concours de messages lestés.

Concours de Rouen (4 juin)

Les concurrents devront passer à une altitude minima de 100 mètres au-dessus de l'aérodrome, et laisser tomber, le plus près possible du centre d'un cercle tracé sur le terrain, un sac de sable qui leur aura été préalablement remis au départ d'Orly.

Prix. — 1° Objet d'art offert par la municipalité de Rouen; 2°, 3°, 4° objet d'art offert par l'Aéro-Club de Normandie.

Concours de Charleval-de-Provence (6 juin)

Les concurrents devront passer à une altitude minima de 100 mètres au-dessus du terrain de sports de cette ville, et laisser tomber, le plus près possible du centre d'un cercle tracé sur le terrain, un sac de sable qui leur aura été préalablement remis au départ de Lyon.

Prix. — 1° Objet d'art offert par la municipalité de Charleval; 2° objet d'art offert par la Société Sportive de Charleval; 3° objet d'art offert par M. le capitaine Roux, des Services de l'Education Physique; 4° au 10° un colis de 10 kilos de fruits et primeurs, offerts par la municipalité.

Concours de Lisieux (11 juin)

Les concurrents devront passer à une altitude minima de 100 mètres au-dessus de l'aérodrome, et laisser tomber, le plus près possible du centre d'un cercle tracé sur le terrain, un sac de sable qui leur aura été préalablement remis au départ du Mans.

Prix. — 1° Objet d'art offert par le Conseil général du Calvados; 2° objet d'art offert par la municipalité de Lisieux; 3° objet d'art offert par l'Aéro-Club de Basse-Normandie; 4° objet d'art offert par l'Association des Vieilles Tiges; 5° au 10° 6 objets offerts par les commerçants de Lisieux.

Ces concours sont facultatifs et ne donnent droit à aucun point de bonification pour l'épreuve du Tour de France.

Coupe offerte par M. Dreyfus, député de Cannes

Cette Coupe sera remise au concurrent qui se sera le mieux classé après son arrivée à Cannes. En cas d'ex-æquo, la Coupe serait attribuée au pilote dont l'avion comptera le plus d'heures de vol.

Coupe de la "Maison du Tourisme", de Biarritz

Cette Coupe sera remise au concurrent qui se sera le mieux classé après son arrivée à Biarritz. En cas d'ex-æquo, la Coupe serait attribuée au pilote le plus âgé.

Prix Mauboussin

Ce prix, constitué par un étui à cigarettes, sera attribué au plus jeune pilote, le mieux classé.

Concours de golf aérien Dunlop (également facultatif)

La Société Dunlop, désireuse de s'associer au Tour de France aérien, offre quinze prix qui seront attribués suivant le classement obtenu au cours d'un concours de golf aérien.

Ce concours aura lieu après le rassemblement des avions à Buc, et avant leur départ définitif pour leurs bases respectives.

Il consistera à lancer, d'une altitude minima de cinquante mètres deux balles de golf numérotées, le plus près possible du centre d'une cible tracée au milieu du terrain, et constituée par deux cercles concentriques, distants de cinq mètres l'un de l'autre; le plus grand aura donc vingt mètres de diamètre. Un trou de cinquante centimètres de diamètre en formera le centre.

Le lancement des balles se fera au cours de deux passages successifs

au-dessus de la cible, le concurrent devant regagner sa base de départ après le dernier passage.

Il sera attribué : 100 points par balle dans le trou; 20 points par balle dans le 1^{er} cercle; 10 points par balle dans le 2^e cercle.

Le classement se fera par addition de points.

Les ex-æquo seront départagés par leur classement au cours de l'épreuve du Tour de France.

Prix. — 1° Un objet d'art; 2° un pivostyle (stylo de bureau sur plaque de marbre); 3° une paire de jumelles à prisme; 4° une mallette de voyage; 5° au 10° onze petites montres modernes.

Coupes du Journal et de l'U. P. C. F.

Ces deux Coupes seront attribuées aux Clubs ayant le plus d'avions engagés et ayant terminé le Tour. En cas d'ex-æquo, l'attribution de ces coupes se fera suivant le classement des concurrents des Clubs envisagés.

Ce que ne dit pas ce règlement, mais que nous sommes tous bien décidés à faire, tant organisateurs que concurrents, c'est de placer notre épreuve sous le signe de la bonne camaraderie et de la bonne humeur!

Pendant plus d'une semaine, nous allons en bande joyeuse parcourir le beau ciel de France, loins des éternelles catastrophes que nous prédisent toujours pour la semaine d'après les sombres stratèges et politiciens du Café du Commerce, qui, depuis quatorze ans que nous avons énergiquement exprimé notre volonté, à savoir que l'on nous f... la paix, n'ont pas encore digéré leur mise au rancart.

Une telle épreuve va montrer au monde que si notre aviation est nécessairement pour nous une arme défensive, elle n'est pas que cela, et que bien au contraire, nos grands constructeurs, les Blériot, les Farman, les Caudron, Potez et autres, s'intéressent de plus en plus au problème de l'avion de pure paix, de la machine de tourisme, qui permet à l'homme de s'évader si bien des soucis de ce bas monde, et de se griser sans danger d'air pur et de vitesse!...

Car, c'est ce qu'il faut encore souligner, ce Tour n'est pas l'apanage de quelques pilotes professionnels. Ces gens de l'air qui vont effectuer ce périple de plus de 3.300 kilomètres en une semaine, ce sont des amateurs. Ce sont des gens pour qui l'avion est un engin de sport, ou une machine qui leur sert de moyen de transport, mais qui n'en font pas métier. Et ceci est un signe des temps, qui prouve nettement le point de perfectionnement auquel est arrivé l'avion de tourisme, qui, dans un bref laps de temps, finira vraiment par être l'avion de tout le monde.

Car c'est cela qu'il faut bien dire : s'il est vrai qu'il existera toujours certaines machines établies pour des buts particuliers, militaires par exemple, dont le pilotage sera délicat et ne pourra être confié qu'à des spécialistes très qualifiés, il n'en est pas moins vrai qu'il existe dès maintenant plusieurs types d'appareils sûrs, d'un pilotage facile, même pour un amateur, et dont les risques d'utilisation sont plutôt moindres que ceux de l'automobile.

C'est ce que nous entendons bien démontrer le mois prochain de la meilleure façon qui se puisse faire, c'est-à-dire en volant...

Réduit... Contact!...



LE TOUR DE FRANCE 1932

Ce matin là, le digne archange chef du service des Ecluses et Débordements Célestes s'éveilla de fort méchante humeur.

C'était en effet le 4 juin 1932, et le jour fixé par conséquent pour le départ du second Tour de France des avions de tourisme.

« Vraiment, bougonna-t-il en fourrageant dans sa longue barbe blanche (car les archanges ont beaucoup vieilli depuis que notre mère Eve fut f... à la porte du paradis terrestre), vraiment ces gens-là exagèrent.

« Que des professionnels, que des militaires, habitués à risquer leur peau sur de puissantes machines entreprennent de telles randonnées, passe encore, mais que des gens, pour qui l'aviation n'est pas un métier ni une carrière, mais tout bonnement un sport et une distraction, fassent de même, et qu'ils se réunissent à plus d'une centaine pour boucler le Tour de France en huit jours, ça, vraiment, ça me dépasse! »

Ayant procédé à ses ablutions matutinales, il se rendit à son bureau de la meilleure mauvaise humeur du monde.

A peine s'était-il assis et avait-il chaussé ses bécicles, qu'il poussa un juron formidable en envoyant sur sa table un violent coup de poing qui éparpilla les célestes paperasses aux quatre coins de la pièce.

Son attention venait, en effet, d'être attirée par une note à lui adressée par l'O. N. M. demandant toutes les faveurs atmosphériques pour la durée du Tour, et qui lui arrivait dûment apostillée dans le sens le plus favorable par Dieu le Père.

« Nom de lui-même!! s'écria le vieil archange, si le Père Bon Dieu n'a pas encore compris que les hommes nous empoisonnent avec leurs avions et que vraiment bientôt nous ne serons plus chez nous avec leur manie d'escalader le ciel, c'est qu'il baisse sérieusement!

« Heureusement que je suis un peu là et que je vais mettre rapidement bon ordre à cet état de choses! »

Et ayant dit, le vieil archange convoqua tous les exécuteurs de ses basses œuvres : pluie, vent, brume, orage et les déclina sur le parcours du Tour de France!

C'est dans ces dures conditions que la bataille s'engagea.

L'envoyé spécial de L'Avion, laissé en carafe à Paris in-extremis, par une de ces sombres manœuvres de la dernière heure que les élections venaient de remettre en honneur, aurait bien du mal à donner à ses lecteurs un compte rendu fidèle de l'épreuve, s'il n'avait eu la bonne fortune de pouvoir subtiliser le journal de bord de l'avion des commissaires à l'arrivée.

Ça lui a permis de rédiger facilement son papier, mais surtout n'en dites rien à notre rédacteur en chef qui est persuadé que ce compte rendu est sorti sous sa forme originale de mon propre stylo.

LA DERIVE.

Le départ et la première étape

Cinquante-cinq avions, rangés sur le terrain d'Orly, attendent impatiemment que l'ordre de départ leur soit donné pour la grande épreuve de l'année; de Lamaze, secrétaire général du Tour, commence à se démener au milieu de tout le « boulot » qui lui incombe. Voyant que tout va bien, nous décollons rapidement en direction de Berck pour y préparer l'arrivée.

Notre yacht est un Farman 190 à moteur Titan 240 CV, de la C. A. F., qui s'est fort bien comporté durant le Tour; seules, deux petites pannes mineures vinrent agrémenter nos 3.500 km.

A bord : Pomey, pilote, calme et habile; Lesparre, mécanicien compétent et dévoué.

Les passagers étaient nos camarades Hamel et Leduc, commissaires à l'arrivée, et M. Berliat, commissaire spécial de la police de l'Air, qui durant toute l'épreuve, s'est dépensé sans compter pour assurer la bonne liaison avec les autorités locales, le service d'ordre, etc... accomplissant ainsi une excellente besogne qui fut des plus utiles pour tous.

Départ sous un plafond bas. On va bien voir... Le moulin tourne rond, la route est bonne... Pourvu que ça dure.

Ça ne dure pas. Après avoir dû descendre progressivement avec le plafond, nous nous trouvons, entre Poix et Abbeville, en plein dans la purée de Poix! Rien à faire pour passer, il faut faire demi-tour et nous poser.

Poix. Téléphone. Berck bouché, de même toute la côte. Ça promet. On téléphone à Orly, où l'on attend encore pour le départ. Allons déjeuner. Après-midi, la brume se lève un peu. Arrivée à Berck où nous retrouvons Haegelen. Les membres de l'Aéro-Club de Berck, dévoués et disciplinés, nous sont d'une grande utilité pour organiser la piste. Les premiers concurrents arrivent le tantôt, considérablement gênés, eux aussi, par la crasse. On neutralise l'étape, heureusement. Rapidement le contrôle s'effectue, les avions se rangent et bientôt l'encadre est reconstituée.

Il paraît que la réception du soir au Touquet fut en tous points réussie. Mais nous n'avons pas eu le plaisir d'y assister, car « l'amiral », toujours râleur et toujours « service », nous fait repartir en avance, sitôt les concurrents arrivés.

Nous touchons Reims en fin de journée après avoir eu maille à partir avec de respectables bancs de brume. Naturellement, à peine arrivés, il pleut. Décidément, non seulement ça promet, mais ça tient!

DIMANCHE — ETAPE BERCK-LUXEUIL

Au matin, nous retrouvons au terrain nos amis Cailleux et Boula, venus pour assurer à Reims le contrôle de ravitaillement. Nous allons donc pouvoir décoller de bonne heure pour rallier Luxeuil, d'autant plus que, malgré un plafond moyen, les concurrents sont partis de Berck depuis 8 h. 35, ainsi que nous l'apprend le téléphone. Las! Au moment de mettre en route, un pneu récalcitrant nous fait perdre un temps précieux.

Moraieté (air connu) : Petits enfants, méfiez-vous des vieux pneus...

En raison de ce retard, nous ne partons que lorsqu'une certaine quantité de concurrents se sont déjà posés à Reims. Cela nous vaudra en arrivant à Luxeuil, de déjeuner sinon par cœur, du moins en vitesse, afin d'être prêts à temps pour l'arrivée des premiers concurrents. Ceux-ci arrivent en effet, relativement de bonne heure, malgré une fin d'étape rendue très dure par la présence de violents orages dans la région de Nancy. A 18 h. 30, 33 concurrents sont là; les autres étant retardés par le temps, véritablement exécrable, qui règne au nord de Luxeuil. Haegelen et de Lamaze étant arrivés, l'amiral, toujours aussi service, décide de nous arracher à nouveau aux réjouissances du soir, en nous déclarant que ça pourrait nous fatiguer — quel toupet! — et nous voilà décollant à 18 h. 40 dans le but de rallier Lyon. Mais en cours de route, nous constatons que le vent nous treine sensiblement. A Châlon-sur-Saône, les chandelles comment à s'allumer au sol. Irons-nous jusqu'à Lyon de nuit! Si on y arrive, tout va bien! Mais ce qui ne serait pas fin, ce serait d'avoir la panne et de répandre la voiture quelque part dans le noir. Sagement nous décidons de nous poser à Mâcon, à la chute du jour. Accostage sans histoire, mais en descendant du zinc... bain de pieds! Décidément, bain de pieds à Orly, à Berck, à Reims, à Luxeuil, et encore ici! C'est à croire que tous les terrains de France sont transformés en éponge saturées! « Pourvu que ça aille mieux en Navarre! » pensons-nous en déambulant dans les rues de Mâcon sous la pluie battante.

LUNDI

Au matin, nous décollons de Mâcon sous l'éternelle pluie. Arrivée sans histoire à Lyon où nous trouvons tout un public massé sur les terrains de l'aérogare, tous les camarades de l'Aéro-Club du Rhône prêts à recevoir les concurrents, et enfin Boulat et Cailleux, arrivés avant nous de Dijon où la nuit les avait également bloqués. Téléphone. Nous apprenons qu'il fait encore à Luxeuil une brume à couper au couteau, et qu'en conséquence Haegelen décide, l'étape ne pouvant plus être

couverte dans la journée, de renvoyer le départ au lendemain. Sage décision, mais qui provoque dans le public lyonnais une déception bien compréhensible. Quant à nous, avions A et B, nous décidons de déjeuner sur place, puis de rallier sans plus attendre nos postes pour le lendemain. Nous déjeunons donc au buffet de l'aérogare, avec quelques camarades de l'Aéro-Club, dans une atmosphère cordiale. Puis nous décollons à 14 h. 10 et rallions Cannes où nous trouvons enfin le soleil, et où nous pouvons poser pied sur le terrain sans prendre un bain.

Hélas! à Cannes, une terrible nouvelle nous attendait! Nous venions à peine d'aviser Haegelen de notre arrivée que celui-ci nous informait d'un accident survenu sur le terrain d'Avignon, les détails lui manquant encore.

Anxieux, nous attaquons le terrain d'Avignon au téléphone. Hélas! la parole lointaine nous apprend que tout espoir est interdit, et que ce sont quatre morts que l'on a retirés des débris de l'avion B1.

Pauvres chers amis, nous venions de les quitter à Lyon, pleins d'entrain et de dévouement, comme toujours, et maintenant!... Ah! de tels coups du sort sont vraiment durs à étaler!

MARDI — ETAPE LUXEUIL-CANNES

Le matin nous envoyons notre avion, avec M. Berliat, saluer les dépouilles mortelles de nos pauvres camarades, et nous montons au terrain pour organiser l'arrivée. Disons de suite que nous avons été parfaitement secondés par les membres de l'Aéro-Club de Cannes. Grâce au colonel Chapelet et à MM. Pallas et Boutaric, ainsi qu'à la cohorte de dévoués qui les entourèrent, tout se passa fort bien et, avant la fermeture du contrôle, cinquante-deux concurrents, parmi lesquels trente-deux non pénalisés, avaient gagné la Riviera.

Au vin d'honneur qui préluda à la réception du soir, on évoqua en une minute de silence empreinte de simplicité et de grandeur, la mémoire de nos quatre morts. Remercions M. le maire de Cannes de cet hommage. Et disons, enfin, que l'accueil que reçurent tous les participants du Tour fut, en tous points, excellent.

Cannes vit l'attribution, à l'énergique Gaubert, de la Coupe Dreyfus, qui était destinée au concurrent le mieux classé à Cannes, où, en cas d'ex-æquo, à l'appareil en service depuis le plus de temps. La « cage à poules » était évidemment la plus qualifiée, et de beaucoup.

MERCREDI — CANNES-MONTPPELLIER

Après une matinée de repos, grandement appréciée de tout le monde, nous repartons de Cannes à 14 heures, à la lisière d'un orage qui fit faire du vol à voile à notre 190, vers la fin de la chaîne des Maures. Après avoir été passablement tabassés (nous aussi), pendant la presque totalité du parcours, nous arrivons à Montpellier l'Or. Encore un terrain dû à l'initiative privée, et dont le sol est excellent malgré l'aspect faussement pierreuse que lui donnent des efflorescences salines. Cette coloration blanchâtre fit que certains concurrents se posèrent trop longs, malgré la présence d'un starter au voisinage du rond, et l'un d'eux, Dufer, qui avait terminé son atterrissage le long d'un fossé, au détriment du train du Caudron, dut abandonner. C'était dommage, car Dufer, handicapé précédemment par d'autres avaries, avait fourni un bel effort pour rejoindre.

La soirée devait d'ailleurs être fertile en émotions. A la nuit, il manquait plusieurs avions. Hamel ayant demandé que l'on allume le phare, entra en rogne en apprenant que l'éclairage ne fonctionnait pas encore. Il fallut lui expliquer que l'aménagement de ce terrain ne pouvait se faire qu'au fur et à mesure des possibilités de l'Aéro-Club de l'Hérault. Il en convint, mais ce fut pour demander ce que l'Etat f... en n'aidant pas cette initiative! Non! quel rôle que cet amiral.

On prépara des feux d'essence, mais ils furent heureusement inutiles, le téléphone nous apprenant successivement où les manquants s'étaient arrêtés. Aurelle devait retourner à Lyon, rappelé pour affaires personnelles. Gaubert, trop freiné par le mistral, s'était décidé à rester à Nîmes, et de Lamaze, enfin, s'était posé dans un champ, à la chute du jour.

On se mit donc une fois de plus à table à des heures indues et l'on s'en fut chercher un sommeil que la plupart payèrent fort cher, les hôteliers de Montpellier ayant un esprit sportif peu développé, en général. Mis à part ce petit ennui, la réception des Montpellierains fut des plus cordiales et nous devons reconnaître l'effort qu'ils ont fait pour nous secourir.

(à suivre)

Résultats des Prix et Coupes offerts aux Concurrents pendant le Tour de France aérien

Prix	Gagnants
CANNES	
Coupe Dreyfus.....	M. GAUBERT, concurrent n° 1.
BIARRITZ	
Coupe de la Maison du Tourisme	M. LEGENDRE n° 39.
Prix Mauboussin.....	M. LARDY n° 9.
Coupe du Journal.....	AERO-CLUB DU RHONE ET DU SUD-EST.
Coupe U. P. C. F.....	AERO-CLUB DES AVIONS LEGERS DES FLANDRES.

MESSAGES LESTES

ROUEN

1 ^{er} LEGASTELOIS	n° 22 à 4 mètres
2 ^e AERO-CLUB de Picardie (Bireau).	32 à 5 mètres
3 ^e AERO-CLUB D'Auvergne (Blanger).	41 à 10 mètres
4 ^e CLAUDE	51 à 17 mètres

CHARLEVAL

Supprimé, mauvais temps.

LISIEUX

1 ^{er} BLAIRON	n° 60 à 2 m. 50
2 ^e MAROT	40 à 12 m.
3 ^e LEON	59 à 18 m.
4 ^e LEGASTELOIS	22 à 19 m.
5 ^e AERO-CLUB de Picardie (Bideau).	32 à 20 m.
6 ^e CHAIZE	28 à 21 m.
7 ^e AERO-CLUB d'Auvergne (Blanger).	41 à 21 m. 50
8 ^e CHALAUX	14 à 22 m.
9 ^e CLEMENT	20 à 24 m.
10 ^e AERO-CLUB de Paris (Ridray)...	21 à 26 m.

CONCOURS DE GOLF AERIEN "DUNLOP"

1 ^{er} LEON	n° 59	30 points
2 ^e GAUBERT	1	20
3 ^e NOUVEL	8	15
4 ^e AERO-CLUB Paris (Ridray)....	21	15
5 ^e MAUBOUSSIN	4	15
6 ^e PALAYRET	6	10
FREMONT	18	10
LEGASTELOIS	22	10
AERO-CLUB de Touraine (Dan- goise)	25	10
GELLEY	30	10
ESPIARD	38	10
LEGENDRE	39	10
LECORCHE	43	10
MENETRIER	48	10
VIVIER	58	10

*
**

Nous signalons en passant que la moitié des avions du Tour de France Aérien possédaient l'hélice Merville et l'autre moitié l'hélice Ratier.

Messier équipait la plupart des avions avec ses amortisseurs et freins sur roues, qui ont permis aux concurrents d'effectuer dans les meilleures conditions les atterrissages souvent difficiles en campagne.

Un grand nombre d'appareils étaient enduits de produits Novavia.

Les parachutes Ors, Aérazur et Zodiac équipaient la plupart des concurrents.

Les pompes A. M., les démarreurs Viet donnèrent toute satisfaction pendant le tour.

Les moteurs Salmson et Renault, Hispano et Lorraine, se comportèrent comme toujours d'une façon impeccable.

Les avions utilisés, tant par les concurrents que par les commissaires du Tour, prouvèrent une fois de plus la qualité du matériel français : Potez, Caudron, Farman, Mauboussin, Hanriot, Guerschais, Nieuport.

RÉSULTATS TECHNIQUES DU DEUXIÈME TOUR DE FRANCE

N° de classement	N° d'ordre du Tour	Concurrent	Avion et Moteur	Nombre de points	Prix
1	8	NOUVEL	Farman 321 Renault 95 CV.....	3350	2.261 25
1	11	PUGET	Farman 234 Salmson 95 CV.....	3350	2.261 25
1	12	A. C. NORMANDIE.....	Farman 234 Salmson 95 CV.....	3350	2.261 25
1	18	FREMONT	Caudron 270 Salmson 95 CV.....	3350	2.261 25
1	20	CLEMENT	Caudron 270 Salmson 95 CV.....	3350	2.261 25
1	23	BARRIER	Caudron 270 Salmson 95 CV.....	3350	2.261 25
1	27	STRUBE	Caudron 270 Salmson 95 CV.....	3350	2.261 25
1	28	CHAIZE	Caudron 230 Salmson 95 CV.....	3350	2.261 25
1	29	DUMONT	Caudron 230 Salmson 95 CV.....	3350	2.261 25
1	30	GELLEY	Caudron 230 Salmson 95 CV.....	3350	2.261 25
1	32	A. C. PICARDIE.....	Caudron 272 Renault 95 CV.....	3350	2.261 25
1	35	LAMBOTTE	Caudron 232 Renault 95 CV.....	3350	2.261 25
1	39	LEGENDRE	Potez 36 Renault 95 CV.....	3350	2.261 25
1	45	DHOME	Potez 36 Renault 95 CV.....	3350	2.261 25
15	15	COADOU	Farman 232 Michel 100 CV.....	3346	2.258 55
16	49	LIGER-BELAIR	Potez 36 Renault 95 CV.....	3333	2.249 75
17	14	CHALAUX	Farman 200 Salmson 120 CV.....	3329	2.247 10
18	56	LIETARD	Potez 36 Salmson 95 CV.....	3324	2.243 70
19	52	CHARPENTIER	Potez 36 Salmson 95 CV.....	3322	2.242 35
20	58	VIVIER	Potez 36 Salmson 95 CV.....	3319	2.240 30
21	61	DELAGE COTY.....	Potez 36 Renault 95 CV.....	3318	2.239 65
22	22	LEGASTELOIS	Caudron 270 Salmson 95 CV.....	3316	2.238 30
23	40	MAROT	Potez 36 Renault 95 CV.....	3314	2.236 95
24	17	LANGLOIS	Farman 201 Hispano 100 CV.....	3304	2.230 20
25	60	BLAIRON	Potez 36 Salmson 95 CV.....	3303	2.229 50
26	9	LARDY	Farman 231 Renault 95 CV.....	3301	2.228 20
27	16	GASTON	Farman 204 Lorraine 110 CV.....	3292	2.222 10
28	37	CARROT-DULAC	Caudron 232 Renault 95 CV.....	3278	2.212 65
29	21	A. C. PARIS.....	Caudron 270 Salmson 95 CV.....	3261	2.201 20
30	31	CLAUDE	Potez 36 Salmson 95 CV.....	3230	2.180 25
31	42	FOUGERES	Potez 36 Renault 95 CV.....	3226	2.177 55
32	1	GAUBERT	Farman 40 Renault 80 CV.....	3080	2.079 »
33	24	CLUB PROVENÇAL.....	Caudron 270 Salmson 95 CV.....	2995	2.021 60
34	43	LECORCHE	Potez 36 Renault 95 CV.....	2961	1.998 60
35	4	MAUBOUSSIN.....	Mauboussin Salmson 40 CV.....	2956	1.995 30
36	6	PALAYRET	Caudron 193 Renault 95 CV.....	2950	1.991 25
37	55	COUSIN	Potez 36 Salmson 95 CV.....	2920	1.971 »
38	38	ESPIARD	Caudron 232 Renault 95 CV.....	2875	1.940 60
39	63	MINJOZ	Potez 36 Potez 95 CV.....	2800	1.890 »
40	44	LHUILLERY	Potez 36 Renault 95 CV.....	2760	1.863 »
41	57	DUPECHEZ	Potez 36 Salmson 95 CV.....	2676	1.806 30
42	41	A. C. d'AUVERGNE.....	Potez 36 Renault 95 CV.....	2530	1.707 75
42	54	SEMIROT	Potez 36 Salmson 95 CV.....	2530	1.707 75
44	50	ALBAN	Potez 36 Salmson 95 CV.....	2418	1.632 15
45	13	A. C. EURE.....	Farman 202 Salmson 120 CV.....	2363	1.595 »
46	59	LEON	Potez 36 Salmson 95 CV.....	2240	1.512 »
47	48	MENETRIER	Potez 36 Renault 95 CV.....	2030	1.370 25
48	25	A. C. TOURAINE.....	Caudron 270 Salmson 95 CV.....	1913	1.291 30

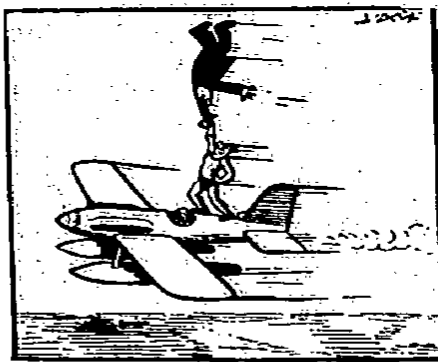
NON CLASSÉS PAR ABANDON ET PAR ÉLIMINATION :

N° 3. AURELLE
 N° 19. DELARBRÉ
 N° 26. BRASSART

N° 33. AERO-CLUB DE PARIS
 N° 47. PEGULU DE ROVIN
 N° 62. DORE.

LE TOUR DE FRANCE 1932

(suite et fin)



JEUDI. — MONTPELLIER-BIARRITZ

Au matin, balade en auto jusqu'au terrain, où nous sommes tout étonnés de ne pas prendre le bain de pieds que les étapes du Nord avaient rendu fâcheusement classique. Un bon soleil se lève, et Gaubert, qui vient de rallier, a déjà une furieuse envie de partir, afin de ne

pas être « victime » comme la veille, en cas de vent. Nous décollons sans histoire et allons nous poser à Toulouse où nous laissons Leduc qui, armé de son horodateur, va faire le contrôle de demi-étape. Les préparatifs du déjeuner nous paraissent sympa... mais il faut repartir. Nous arrivons à Biarritz-Parme, où notre 190 trouve que certains sens d'atterrissage ne laissent guère d'excédent de longueur. En écrasant un rat (c'est-à-dire en se servant des freins) dont le couinement caractéristique est bien imité, tout se passe bien. Accueil très aimable des « huiles » de l'Aéro-Club basque. Téléphone. Tout va bien à Toulouse. Les concurrents sont en train de déjeuner confortablement. Ma foi, nous allons en faire autant.

L'après-midi devait voir une fin d'étape rondement menée; aux environs de 17 heures, en effet, tout le monde était arrivé, à l'exception d'Alban, qui ne rallia que vers 19 heures, et de ce pauvre Ménétrier, l'éternel « très panné » du Tour.

Manquait également Leduc qui, avec son pilote de remplacement, avait trouvé moyen d'aller se propager dans la cité des pruneaux. De méchantes langues eussent pu dire que, pour ne pas voir la chaîne des Pyrénées, il fallait qu'ils tiennent quelque chose!... Mais il paraît que ce n'était pas le cas; alors, passons! La soirée fut gaie, vin d'honneur, bain, dîner, casino, etc... et l'on fut encore une fois se coucher de très bonne heure, ayant une fois de plus vérifié cette assertion que, dans une telle épreuve, voler n'est rien, mais tenir le coup aux réceptions demande une endurance de premier plan.

BIARRITZ-LA BAULE

Le départ s'effectue par beau temps, mais dans un sens de vent qui nous fait passer tangents sur une sapinière. La même histoire devait arriver à Palayret qui y laissa, non des plumes, mais du contreplaqué, ce qui d'ailleurs ne l'empêcha nullement de continuer à foncer. Cette exiguité du terrain dans certains sens, n'est d'ailleurs que provisoire, car des trouées et des agrandissements vont être effectués. Dans ces conditions, Biarritz-Parme deviendra tout à fait un bon terrain de tourisme. En deux heures quarante, nous arrivons à La Baule, nous préparant à atterrir sur un terrain que nous pensions être tout petit. Surprise agréable! Les Chantiers de la Loire ont considérablement agrandi leur domaine, l'ont drainé, et ça fait quelque chose de très bien. Excellent accueil de M. Bazin et de ses dévoués collègues de la Section Guérandaise de l'Aéro-Club de l'Atlantique.

Nous descendons rapidement déjeuner. L'amiral et son digne aide de camp Leduc commencent à loucher sur des rondeurs sympathiques (non! ces deux-là!) mais hélas! pas le temps. Les nécessités supérieures du service les obligent à remonter dare-dare au terrain, où les concurrents

se posent d'excellente façon, malgré la gêne causée, parfois, par des sautes de vent, dues à l'état orageux de l'atmosphère.

Nous apprenons que cette étape a été fertile en incidents. A Rochefort, le fameux zinc d'accompagnement, dont déjà parlé hier, avait embouti le Potez de Pégulu de Rovin, en roulant au sol, et éliminé ainsi un concurrent qui avait de grandes chances de se bien placer au classement général. Le terrain de Luçon, dont l'état est, paraît-il, déplorable, a valu à Lhuillery de capoter en roulant pour prendre le départ. Au soir, il nous manquait encore Debray, qui avait avarié sa machine en se posant dans les parages de La Roche-sur-Yon, et Fougères, qui avait dû réparer en route et qui devait rallier après la fermeture du contrôle.

LA BAULE-DEAUVILLE

Le départ du terrain d'Escoublac s'effectue par un temps crasseux, et la vallée de la Loire est bien peu dégagée. Malgré cela, nous fonçons et nous arrivons à Deauville, après avoir escalé au Mans, où nous avons trouvé Cousin et Jeanekyn qui roulent toujours avec leur C. 6. Décidément l'avion est moins vannant pour les longs parcours! A Deauville, les concurrents arrivent d'assez bonne heure, malgré les émotions de la matinée, provoquées par le mauvais état du terrain de Nantes, qui occasionna des avaries aux appareils de Nicolle et de Palayret. Nous apprenons que le Dr Dupechez, ayant dû faire un atterrissage forcé auprès du Mans, ne pouvait rallier à temps. Il nous rejoignait le dimanche matin, ainsi que Nicolle et Palayret, et nous nous retrouvons ainsi à la tête de quarante-huit concurrents.

Réception ultime à Deauville, dans un cadre que tous les aviateurs connaissent bien, maintenant, et qui fait de ce coin charmant de la côte normande, le rendez-vous de tous les gens de l'air. Dommage que l'on ne passe à Deauville, avec le Tour, que tout à fait à la fin, à un moment où l'on commence à être saturé! Mais ça, raison géographique, et nous n'y pouvons rien, malgré les savantes dissertations philosophiques de notre commissaire, qui a des lettres, et les réparties de notre digne aide de camp, qui, lui, en matière de lettres, préfère celles qu'il échange avec de nombreuses et charmantes correspondantes!

DEAUVILLE-PARIS

Et c'est la fin! Naturellement, en revenant dans le nord, il faut que nous retrouvions le bain de pieds! Ça ne pouvait manquer, et nous arrivons à Buc quelques minutes seulement avant un grain de première classe, qui ne manque pas, bien entendu, de crever sur nos têtes. Malgré cette dernière douche, les concurrents arrivent en bon ordre, et nous avons la satisfaction de voir nos quarante-huit appareils alignés sur le terrain de Buc, ayant en une semaine bouclé le Tour de notre pays de France.

Infatigables, la plupart repartirent de suite pour disputer la Coupe Dunlop, et la journée se termina dans un véritable carrousel aérien où baptêmes, concurrents et avions prototypes emplirent le ciel du bruit des moteurs tirant leurs ailes triomphantes! Et maintenant, on ferme, et à l'année prochaine!

P. C. C.
LA DÉRIVE.


AVION

FLECHE

D'ORIENT

CHAQUE JOUR

UTILISEZ LA POSTE AERIEENNE



PASSAGERS · FRET · POSTE

EN UN JOUR

CIDNA

22, rue des
Pyramides
PARIS