

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 82 (1937)  
**Heft:** 9

**Artikel:** Le meeting aéronautique international de Zurich  
**Autor:** Schlegel, C.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-341807>

#### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 10.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## Le meeting aéronautique international de Zurich

---

Il est assez malaisé de faire le compte rendu d'une manifestation aussi importante et tout a déjà été dit et écrit sur le *Meeting aéronautique international* qui vient d'avoir lieu pour la quatrième fois à Zurich, du 23 juillet au 1<sup>er</sup> août. Nous nous efforcerons, néanmoins, de résumer à grands traits ce qui a été incontestablement la réunion aéronautique la plus considérable de l'année, en relevant surtout les points qui présentent un intérêt spécial pour les lecteurs de cette revue.

Les aéronautiques militaires des grandes puissances organisent pour la plupart des fêtes aériennes annuelles dont le but est avant tout de montrer à la nation les progrès réalisés par son armée de l'air. La plus connue de ces réunions aéronautiques nationales est certainement le Royal Air Force Display britannique, organisé chaque année à Hendon. Le travail présenté par les unités participantes est l'aboutissement et comme la récompense de l'entraînement accompli au cours de l'année écoulée. C'est en même temps la démonstration de la puissance aérienne de l'empire. La France organise chaque année à Villacoublay sa Fête de l'Armée de l'Air. Celle de cette année fut particulièrement réussie et elle se termina par un défilé aérien imposant de 500 avions militaires.

Les pilotes qui participent à ces fêtes aériennes effectuent surtout des vols d'exhibition et de démonstration, soit isolément soit en groupes ; mais ils n'ont pas l'occasion, en général, de se mesurer entre eux selon les règles strictes d'un concours et encore moins de rivaliser avec les pilotes des armées étrangères.

Notre pays, et nous ossons le dire sans fausse modestie, est le seul qui ait osé organiser un meeting aéronautique international de grand style, permettant ainsi aux aviateurs de diverses nations de prendre part à des épreuves variées et d'y défendre les couleurs de leur pays, tout comme le font leurs camarades de la cavalerie dans les concours hippiques internationaux.

C'est là, précisément, une des caractéristiques de la semaine aéronautique de Zurich. Ses initiateurs, les premiers organisateurs de 1922, ont voulu qu'elle fût placée sous le signe de la compétition. Mais elle se distingue encore des autres manifestations aériennes par le fait qu'elle n'a lieu que tous les cinq ans. Cet intervalle assez long permet de mieux juger des progrès accomplis et par la technique aéronautique et par les pilotes qui chaque fois prouvent qu'ils savent tirer le maximum du beau matériel qui leur est confié.

Assumer l'organisation d'une manifestation de ce genre n'est, certes, pas une sinécure. De longs mois, voire des années de préparation minutieuse sont nécessaires pour mener à chef pareille entreprise, car rien n'est laissé au hasard ni à l'improvisation. Le meeting lui-même exige une somme de travail énorme dont il est impossible de se faire une juste idée. Les organisateurs de 1937 ont pleinement réussi et pour s'en convaincre il suffit de connaître les éloges sincères qu'ils ont reçus de partout, les récompensant de leurs efforts.

Le chef d'arme de l'aviation et de la défense contre avions, M. le colonel divisionnaire Bandi, avait tenu à présider lui-même le comité d'organisation et à endosser personnellement la responsabilité. Il était secondé par un état-major dévoué et compétent de plus de cent collaborateurs, au premier rang desquels nous ne voudrions citer qu'un seul, le commissaire général, M. le lieutenant-colonel Rihner, organisateur et animateur infatigable non seulement du meeting de cette année mais également des trois précédents et de plusieurs meetings nationaux.

Le premier meeting aéronautique international de Zurich a eu lieu en 1922. Les cinq pays suivants y étaient représentés par un effectif de 37 pilotes : France, Belgique, Pologne, Tchécoslovaquie, Suisse. Le début était modeste, puisque deux épreuves internationales seulement permettaient aux pilotes de se mesurer : le Circuit des Alpes et le concours d'acrobatie.

En 1927, nous trouvons 150 concurrents représentant dix pays. L'Italie, la Hollande, la Yougoslavie participent pour la première fois avec des équipes militaires. L'Allemagne envoie également ses pilotes civils pour la première fois. En plus des deux épreuves organisées en 1922, nous voyons une épreuve de vitesse en circuit fermé, un concours pour avions légers (civils) et un Circuit des Alpes pour avions de transport.

Cinq ans plus tard, en 1932, nous enregistrons 240 concurrents représentant 11 nations. Le Danemark nous délègue pour la première fois une équipe militaire. Les épreuves se compliquent, car il faut spécialiser. Le Circuit des Alpes pour avions militaires se court maintenant en deux catégories : une pour les monoplaces, l'autre pour les bi- et multiplaces. L'épreuve d'acrobatie doit aussi être scindée en deux pour répondre aux besoins du moment : catégorie pour avions militaires et catégorie pour avions civils. Un concours international pour escadrilles de 5 avions et un concours pour avions de sport et de tourisme viennent encore s'ajouter à la liste des épreuves.

Chaque période quinquennale, comme on voit, apporte une multiplication et un perfectionnement des concours, ce qui entraîne naturellement une complexité accrue de toute l'organisation.

Le meeting de 1937 se devait de surpasser en intérêt et en perfection ses trois prédecesseurs. Après avoir étudié le problème à fond, les organisateurs se décidèrent, il y a deux ans, à mettre sur pied les huit épreuves internationales que voici :

- 1<sup>o</sup> Rallye pour avions de sport et de tourisme ;
- 2<sup>o</sup> Concours pour avions de sport et de tourisme (course handicap) ;
- 3<sup>o</sup> Concours de vitesse en montée et descente ;
- 4<sup>o</sup> Concours d'altitude ;
- 5<sup>o</sup> Concours de vitesse en circuit fermé ;
- 6<sup>o</sup> Concours de virtuosité aérienne ;
- 7<sup>o</sup> Circuit des Alpes pour avions militaires ;
- 8<sup>o</sup> Concours pour escadrilles.

Un concours pour autogires prévu par le programme n'a pu avoir lieu, faute d'inscriptions suffisantes.

L'effectif des concurrents inscrits atteint le chiffre record de 310 et 12 pavillons étrangers flottent pendant dix jours aux mâts de la tribune d'honneur.

La semaine de Zurich n'a pas seulement attiré un grand nombre de pilotes venus de partout, mais aussi des ingénieurs, des journalistes et des spécialistes envoyés en qualité d'observateurs. Parmi les personnalités éminentes venues à Dübendorf pour assister aux épreuves nous ne citerons que quelques noms : le général Milch, secrétaire d'Etat du Reich pour l'air, concurrent dans le Circuit des Alpes, le général Duvivier, commandant la défense aérienne du territoire de Belgique, le général italien Porro, commandant la région aérienne de Milan, le général Rayski, commandant l'aéronautique militaire polonaise et ancien concurrent du premier meeting de 1922.

#### LES CONCOURS.

Les épreuves débutèrent par le rallye international pour avions de sport et de tourisme. Quarante-et-un concurrents arrivèrent à Dübendorf dans le délai imposé. Il est certes difficile de trouver une formule de classement qui donne entière satisfaction et qui mette pratiquement sur pied d'égalité des avions de constructions et de puissances très diverses. Celle choisie par les organisateurs tenait compte de la dis-

tance parcourue, de la vitesse moyenne de chaque étape, du nombre d'atterrissements intermédiaires, du nombre de frontières survolées, de la vitesse maximum réalisée sur le parcours Genève-Dübendorf et de la charge au m<sup>2</sup> de surface portante. En fait, cette formule se révéla comme inadéquate. Donnant beaucoup trop d'importance au facteur charge alaire, elle consacra premier un avion de type ancien, aux performances médiocres. Incontestablement, la victoire aurait dû récompenser le très beau vol de l'Allemand Polte qui, parti de Belgrade à 0600, parcouru la distance de 2386 km. à la vitesse moyenne de 205 km./h., réalisant près de 290 km./h. sur le trajet Genève-Dübendorf.

La deuxième épreuve, également réservée aux avions de sport et de tourisme, comprenait une épreuve technique et une course handicap de plus de 600 km. L'examen technique des avions tenait compte de la longueur du décollage et de l'atterrissage, de l'aménagement intérieur et du confort, de la facilité de démontage, remontage et de mise en marche. Ce concours fut gagné par le Polonais Przysiecki, sur avion RWD 13 à moteur Gipsy de 130 CV. Cette victoire consacre un excellent matériel de tourisme qui a déjà figuré au premier rang de plusieurs grandes épreuves internationales et qui fait grand honneur à l'industrie aéronautique polonaise. Notre compatriote Fretz, sur Leopard Moth, moteur Gipsy de 130 CV, se classa très honorablement second.

#### CONCOURS DE VITESSE EN MONTÉE ET DESCENTE.

Les organisateurs ont eu le choix heureux en mettant sur pied l'épreuve dite « de vitesse en montée et descente ». Désigné par un titre assez curieux, ce concours a certainement été un des plus instructifs de tout le meeting. Voici en quoi il consiste : les concurrents sont alignés sur la piste de départ, les moteurs tournant au ralenti. Au signal du chronométreur, les avions décollent individuellement et

grimpent le plus rapidement possible à l'altitude de 3000 m. sur mer. Dès que cette altitude, contrôlée par un barographe témoin, est atteinte, le pilote, sans perdre une fraction de seconde, pique verticalement vers le sol pour couper la ligne d'arrivée entre 100 et 400 m. Cette montée effectuée à la vitesse ascensionnelle maximum, suivie immédiatement par un piqué absolument vertical de près de 2000 mètres soumet les organismes et le matériel à une très rude épreuve. L'idée d'organiser ce concours a certainement été inspirée, d'une part, par le fait que certains bombardements s'effectuent actuellement sous forme de piqués très prononcés et secondelement par le désir de démontrer la solidité des matériels militaires modernes. Ce concours, en effet, ne met pas seulement en évidence les qualités de grimpeurs des avions : il leur fait subir un essai de solidité sans pareil.

Dix concurrents, représentant cinq pays, participèrent à cette épreuve. La victoire revint à l'Allemand Francke qui, sur avion de chasse Messerschmitt 109 de 960 CV, monta à l'altitude de 3000 m. et en redescendit dans le temps incroyable de 2 minutes et 5 secondes. Cela représente une vitesse approximative ascensionnelle de 25 mètres par seconde ; la descente s'effectua en moins de 10 secondes. Le deuxième classé, l'Allemand Schürfeld sur Henschel 123, réalisa 2' 23" devant le sergent tchécoslovaque Perina, sur monoplace de chasse Avia 534, avec 2' 32".

#### LE CONCOURS D'ALTITUDE.

Organisée pour la première fois, cette épreuve consistait en une montée à l'altitude de 9000 m. sur mer, pour la catégorie biplaces. Quatre concurrents prirent le départ, dont un Français et trois Suisses. Pilotant un biplace d'observation Mureaux 113 d'un type déjà ancien, le capitaine Michy, chef de la section des vols à haute altitude de l'armée de l'air et spécialiste de ce genre de vols, se classa premier en mettant 20' 6" pour atteindre les 9000 mètres.

L'épreuve réservée aux monoplaces, laquelle comprenait une montée à 10 000 mètres, n'a pu être disputée, l'unique concurrent inscrit, le colonel Pezzi, chef de la section italienne des vols à grande altitude, n'ayant trouvé deux adversaires à sa taille. Cela est fort dommage, car il eût été très intéressant de voir à l'œuvre le recordman d'altitude (15 655 m.) avec son avion Caproni 160 spécialement construit pour le vol stratosphérique.

#### CONCOURS DE VITESSE.

Le concours de vitesse de Zurich diffère sensiblement des compétitions du même genre organisées à l'étranger. La plupart des avions qui y participent appartiennent à la catégorie des monoplaces de chasse, tandis que les épreuves étrangères sont en général réservées à des appareils de course, construits uniquement pour cette fin. Les vitesses réalisées sur le circuit de Zurich sont forcément moins élevées que celles enregistrées par des avions de course, type coupe Deutsch par exemple. Mais elles expriment assez fidèlement les possibilités des meilleurs avions de combat du moment, en service dans les unités.

La comparaison des vitesses atteintes en 1927, 1932 et 1937 est des plus instructives à cet égard.

La première épreuve de 1927 s'est courue sur un circuit triangulaire de 65 km. de longueur, parcouru deux fois. Celle de 1932 empruntait le même circuit, mais les concurrents devaient le parcourir trois fois. Cette année, le circuit n'avait que 50 km., mais il devait être parcouru quatre fois.

Voici les résultats des pilotes classés premiers :

	<i>Pays</i>	<i>Avion</i>	<i>Vitesse km./h.</i>	<i>Circuit km.</i>
1927	Cap. Burkhard, Suisse,	Dewoitine 19,	245	130
1932	Maj. Cassinelli, Italie,	Fiat Cr. 30,	343	195
1937	Cap. Francke, Allemagne,	Messerschmitt,	409	200

Au cours de la période 1927-32, le gain de vitesse obtenu par les constructeurs est donc de l'ordre des 100 km. par heure. Pour la période 1932-37, le gain apparent est de 66 km./h. En réalité, il s'élève de nouveau à 100 km./h. environ, car le Messerschmitt 109, muni d'un moteur à compresseur, atteint les 450 km./h. à l'altitude de 4000 m. En admettant que l'évolution de la technique aéronautique se fasse dans le même rythme, on peut prévoir que les monoplaces de chasse du prochain meeting dépasseront les 480 km./h.

#### CONCOURS DE VIRTUOSITÉ AÉRIENNE.

Le mot acrobatie est remplacé de plus en plus dans le vocabulaire aéronautique par l'expression plus juste de virtuosité aérienne, en allemand *Kunstflug*, c'est-à-dire vol artistique. Cette modification de terminologie n'est pas un simple effet de mode ; elle correspond réellement à une forme nouvelle de pilotage. L'acrobate aérien exécute ses figures, souvent brutalement et sans précision, de manière surtout à faire impression sur le public. Il use et abuse des passages « foudroyants » à ras le sol, suivis de montées « en chandelle » et de piqués « à mort », comme il dit, tout en faisant hurler son moteur le plus possible pour mieux agir sur la foule.

Le vrai virtuose s'intéresse moins au public. Il vole pour le plaisir de voler correctement, élégamment et avec précision. Il recherche la beauté de ses évolutions par l'enchaînement harmonieux des figures.

Sa manière de piloter, les manœuvres qu'il réalise sont du domaine de l'art. Il connaît tous les effets de ses gouvernes et il en joue comme l'écuyer qui donne à son cheval les aides justes et imperceptibles pour obtenir une figure de haute école. Son travail s'apparente aussi à celui du patineur artistique qui, dosant ses effets de vitesse, exécute les figures connues qu'on lui impose ou un

programme libre qu'il compose au gré de sa fantaisie et de son savoir.

C'est ce vol de haute école que le concours de Zurich se devait de mettre en valeur.

Le premier concours organisé en 1922 avait été gagné par le premier-lieutenant Ackermann, devant le Belge Kerkyn de Lettenhove. C'est à Fronval, le maître incontesté, que revient l'honneur d'avoir montré la voie nouvelle au deuxième meeting de 1927. En 1932, ses dignes successeurs furent le capitaine Amouroux, son compatriote, premier dans la catégorie militaire, et le champion allemand Fieseler, premier de la catégorie civile. Le classement des concurrents en deux catégories, militaire et civile, ne répondait pas exactement aux exigences d'une telle compétition. L'avion civil de l'Allemand, par exemple, avec ses 400 CV, ressemblait plus à un avion d'arme que le Morane militaire du Français avec ses 200 CV, destiné à l'entraînement.

Afin de grouper les concurrents d'après les possibilités de leurs appareils et pour obtenir un classement aussi juste que possible, les organisateurs avaient prévu trois catégories pour cette année, déterminées par la puissance des moteurs. La qualité de civil ou de militaire ne jouait donc aucun rôle.

La catégorie « a » comprenait les avions à moteurs de moins de 10 litres de cylindrée. La catégorie « b », ceux avec une cylindrée allant de 10 à 20 litres et la catégorie « c », les avions ayant une cylindrée supérieure à 20 litres.

Pour établir le classement, le jury appréciait séparément la précision des figures, leur difficulté d'exécution, l'ordre du programme (succession des figures proposées, respectée ou non) ainsi que l'impression générale produite par le vol, dont la durée était fixée à dix minutes à partir de la première figure. Sous peine de disqualification, aucune figure ne devait se terminer au-dessous de l'altitude de 300 mètres.

<i>Catégorie A.</i>	<i>Pays</i>	<i>Avion</i>	<i>Points</i>
1. Comte Hagenbuch,	Allemagne,	Bücker-Jungmeister,	158,5
2. Plt. Kuhn,	Suisse,	<i>idem</i>	119,6
3. Plt. Hörning,	Suisse,	<i>idem</i>	116,32
<i>Catégorie B.</i>			
1. Lt. Novak,	Tchécoslovaquie,	Avia B 122	165,55
2. M. Achgelis,	Allemagne,	Focke-Wulf	143,85
3. Lt. Siroky,	Tchécoslovaquie,	Avia B 122	139,85
<i>Catégorie C.</i>			
1. Lt. Novak,	Tchécoslovaquie,	Avia B 122	145,5
2. Lt. Siroky,	"	"	135,5
3. Adj. Vyborni,	"	"	99,12

#### CIRCUIT INTERNATIONAL DES ALPES.

La renommée dont jouit le Meeting international de Zurich est due en grande partie au Circuit des Alpes. Cette épreuve, qui comprend une double traversée des Alpes, se court sur le trajet Dübendorf-Thoune-Bellinzone-Dübendorf, soit au total 367 km.

Les deux premières compétitions de 1922 et 1927 n'établissaient qu'un seul classement pour les divers types d'appareils. Le meeting de 1932 comprenait deux catégories : une pour avions monoplaces, l'autre pour avions multiplances. Celui de 1937 avait institué une troisième catégorie réservée aux patrouilles de trois avions.

Le Circuit des Alpes, mieux encore que les autres compétitions, fournit des indications précises sur l'évolution des avions militaires au cours des vingt dernières années. Les premiers concurrents de 1922 utilisèrent tous des matériaux qui avaient été en service sur le front à la fin des hostilités : Fokker D VII, Hanriot, Spad, Bréguet XIV. Les vainqueurs de 1937 disposaient d'un matériel ultra-moderne, muni des derniers perfectionnements tels que hélices à pas variable en vol, trains d'atterrissement escamotables, volets d'intrados pour diminuer la vitesse d'atterrissement, instruments spéciaux permettant le vol dans les nuages,

etc. Comme stade intermédiaire, nous pouvons mentionner le meeting de 1932 qui consacre l'emploi des premiers moteurs à compresseurs utilisés normalement dans les unités.

Pour se faire une idée du chemin parcouru, il suffit de comparer les résultats obtenus par les pilotes classés premiers :

		<i>Avion</i>	<i>Puissance</i>	<i>Durée de vol</i>	<i>Vitesse</i>
			CV		km./h.
1922	Plt. Bärtsch, Suisse,	Fokker DVII	180	122'44"	180
1927	Plt. Schott, Hollande,	Fokker CV	400	99'08"	218
1932	Cap. Chintitch, Yougoslavie	Hawker «Fury»	500*	68'38"	318
1937	Maj. Seidemann, Allemagne,	BFW Me 109	950*	56'47"	387

*Catégorie des multiplaces :*

1932	Cap. Vanderlinden, Belgique	Fairey «Fox»	500*	85'43"	252
	Cap. Servais, navigateur				
1937	Maj. Polte, Allemagne,				
	Général Milch, navigateur	Dornier 17	2 × 950*	58'42"	375,5

Vingt équipages, répartis en trois catégories, représentant cinq pays, disputèrent cette épreuve qui se termina par une triple victoire des aviateurs allemands.

Voici les résultats des quatre premiers de chaque catégorie :

<i>Catégorie A (monoplaces) :</i>				<i>km./h.</i>
1. Maj. Seidemann, Allemagne,	BFW Me 109		56' 47"	387
2. Lt Hlado, Tchécoslovaquie,	Avia 534		63' 32"	347
3. Adj. Snobl, »	»		64' 38"	341
4. Sgt. Perina, »	»		64' 53"	340

*Catégorie B (multiplaces) :*

1. Maj. Polte et Général Milch, Allemagne,	Dornier 17	58' 42"	375,5
2. Lt. Philippart et Cap. Vanderheyden, Belg.	Fairey «Fox»	66' 12"	333
3. Cap. de Caters et Lt. Warnez, Belgique,	Fairey «Fox»	68' 07"	323,5
4. Maj. Burkhard et Plt. Bieler, Suisse,	C 35	73' 00"	304,8

\* Moteurs à compresseur.

*Catégorie C (patrouilles) :*

	<i>Pays</i>	<i>Avion</i>	<i>Puissance</i>	<i>km./h.</i>
1.	Cap. Restemeier, Allemagne, BFW Me 109 Plt. Trautloft, Plt. Schleif,		58' 52"	374,8
2.	Lt. Hlado, Tchécoslovaquie, Avia 534 Adj. Snobl, Sgt. Perina,		60' 54"	361,2
3.	Lt. Coiral, Lt. Labreveux, Sgt. Dussart, France,	Dewoitine 510	65' 31"	336,0
4.	Cap. de Caters, Maj. Leboutte, Lt. Philippart, Cap. Vanderheyden, Lt. de Spoelbergh, Lt. Warnez, Belgique,	Fairey « Fox »	67' 01"	329,0

Les trois premières patrouilles utilisèrent des avions monoplaces, l'équipe belge, classée quatrième, des biplaces. L'Armée de l'Air italienne avait inscrit deux bi-moteurs ultra-rapides dans la catégorie des multiplances, le Fiat Br 20 du lieutenant-colonel Gaeta et le Savoia Marchetti S 79 du major Lippi. Il est fort regrettable que ces avions n'aient pu se mesurer avec les appareils allemands. Comme on sait, ces deux appareils ont pris part tout récemment à la course Istres-Damas-Paris, organisée par le Ministère de l'Air, en remplacement de la course New-York-Paris. Les Savoia S 79 remportèrent brillamment les trois premières places. Sur le parcours Istres-Damas, long de 3269 km., leur vitesse dépassa les 420 km./h. Ces chiffres donnent à penser, surtout lorsqu'on sait que ce sont des avions de bombardement en service dans les escadrilles qui les ont réalisés.

La raison du forfait des Italiens à Zurich est aussi intéressante à connaître. Lorsqu'ils eurent pris connaissance des plans des aérodromes de Thoune et de Bellinzone, ils se trouvèrent dans l'obligation de renoncer à la course, car les dimensions du terrain de Bellinzone étaient insuffisantes

pour leurs bi-moteurs rapides. Ce fait est symptomatique et il doit faire réfléchir ceux qui discréditent trop facilement certains matériels en se plaçant seulement au point de vue de la vitesse pure. Il doit aussi servir d'enseignement. Pour les constructeurs, c'est l'indice certain qu'ils doivent fabriquer des avions rapides, mais capables de se poser sur des terrains de campagne, même imparfaits. Les Allemands s'engagent visiblement dans cette voie. Aux utilisateurs, il rappelle que l'acquisition d'avions modernes doit aller de pair avec l'aménagement des terrains, car l'accroissement de la vitesse impose des servitudes nouvelles. Chez nous, la solution de cette partie du problème est beaucoup plus difficile à trouver que partout ailleurs.

#### CONCOURS POUR ESCADRILLES.

Cette compétition ne doit pas être confondue avec les démonstrations des escadrilles de virtuosité dont il sera question plus loin. L'idée d'organiser une épreuve destinée aux escadrilles travaillant en vol groupé remonte au meeting de 1927. Les pilotes hollandais, aux ordres du capitaine Steup, spécialistes de ce genre de vols y avaient fait sensation en effectuant des démonstrations absolument parfaites de précision et d'homogénéité. Cinq escadrilles, soit une française, une danoise et trois suisses, prirent part à la première épreuve organisée il y a cinq ans. L'escadrille danoise du premier-lieutenant Laerum se classa première ex aequo avec celle du capitaine Koepke, suisse.

Cette année, huit escadrilles représentant la France, l'Italie, la Tchécoslovaquie et la Suisse prirent le départ, dont deux suisses dans la catégorie des biplaces. Le nombre des concurrents, la perfection et la difficulté de leurs évolutions, qui avaient exigé des mois d'intense préparation, témoignent bien de l'intérêt que l'on porte à l'endroit de ce genre d'épreuve, à l'étranger aussi bien que chez nous.

Chaque escadrille disposait de vingt minutes pour la

présentation de son programme. Comme pour la virtuosité, le jury avait à se prononcer sur la précision des figures et des changements de formation, sur leur richesse, leur difficulté et leur succession. Le public s'intéressa beaucoup aux évolutions, car le travail de cinq, sept ou neuf avions volant ailes à ailes est agréable et facile à suivre et à comprendre. La moindre faute est immédiatement reconnue et critiquée, même par l'œil le moins exercé.

Après une lutte serrée, la victoire revint aux sept pilotes tchécoslovaques qui, sous la conduite du lieutenant Novak, leur grand champion, exécutèrent un travail parfait, talonnés de près, il est vrai, par la remarquable escadrille italienne du capitaine Ramondino, composée de neuf avions.

*Résultats :*

	<i>Avion</i>	<i>Points obtenus</i>
1. Escadrille tchécoslovaque, du Lt. Novak,	Avia B 122	243,25
2. Escadrille italienne, du Cap. Ramondino,	Fiat C.R. 32	233,00
3. Escadrille française, du Cap. Destaillac,	Dewoitine 510	224,75
4. Escadrille suisse, du Cap. Eberschweiler,	Dewoitine D 27	203,50

*(A suivre.)*

Capitaine CH. SCHLEGEL.