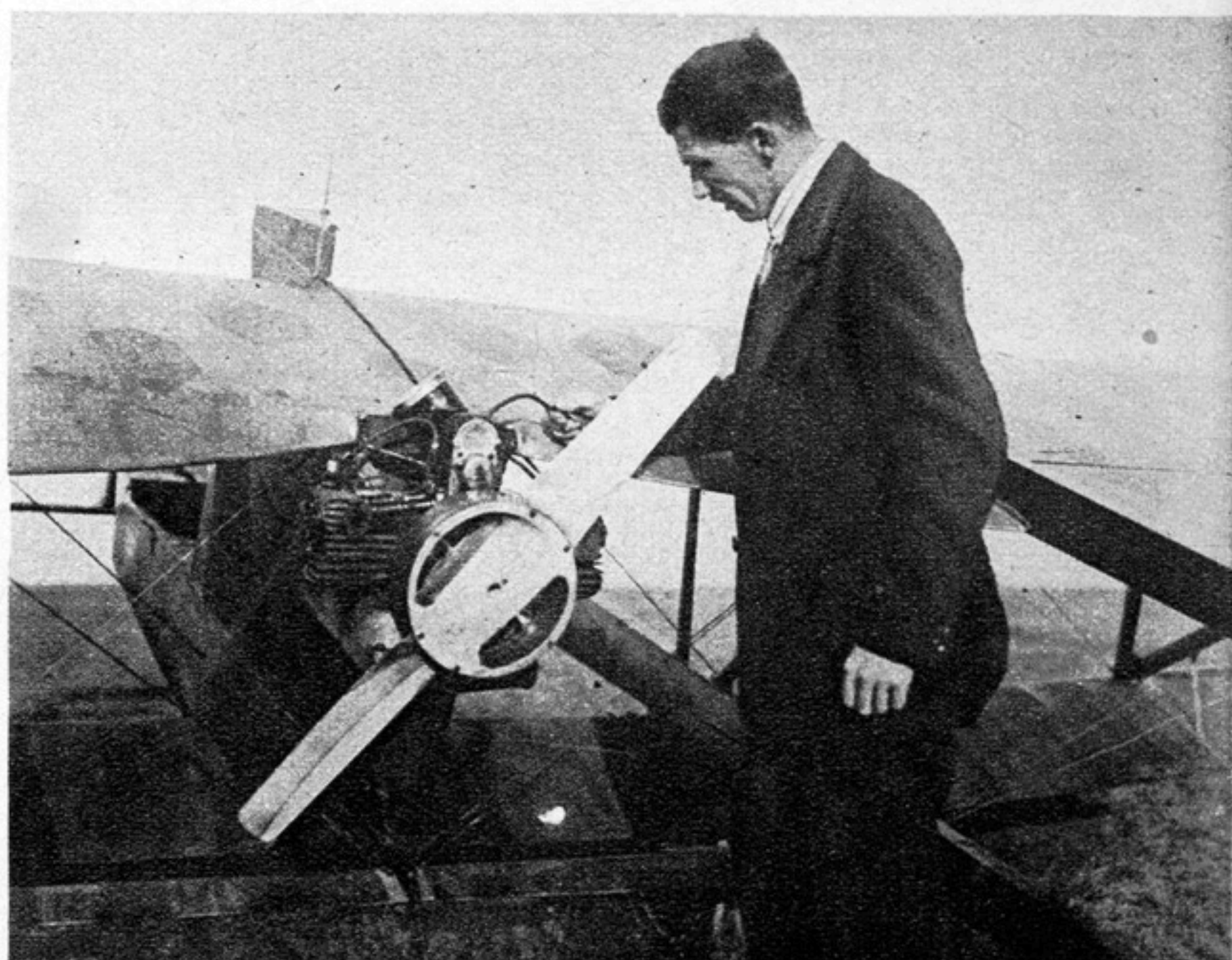


LE PROBLÈME DE L'AVIATION A FAIBLE PUISSANCE EST-IL RÉSOLU?



L'ALLEMAND BUDIG A BORD DE SON APPAREIL AU MOMENT DU DÉPART



LE GROUPE PROPULSEUR : MOTEUR DE MOTOCYCLETTE ET HÉLICE ORIGINALE

LES expériences de vol sans moteur de la Rhœn, de Combebrasse et d'Itford Hill ont passionné l'opinion publique aussi bien en Allemagne qu'en France et en Angleterre. Les États-Unis ne sont pas restés indifférents à la question du vol à voile; la Belgique et l'Italie projettent l'organisation de meetings de vol sans moteur.

Entre le vol à voile, qui nécessite des courants ascendants ou horizontaux et, en tout cas, des circonstances atmosphériques favorables, et le vol avec grand excédent de puissance motrice, il y avait place pour une aviation à faible puissance. C'est ce que le *Petit Parisien* a compris en instituant le concours de la moto-aviette destiné aux avions munis d'un moteur de 10 à 12 chevaux.

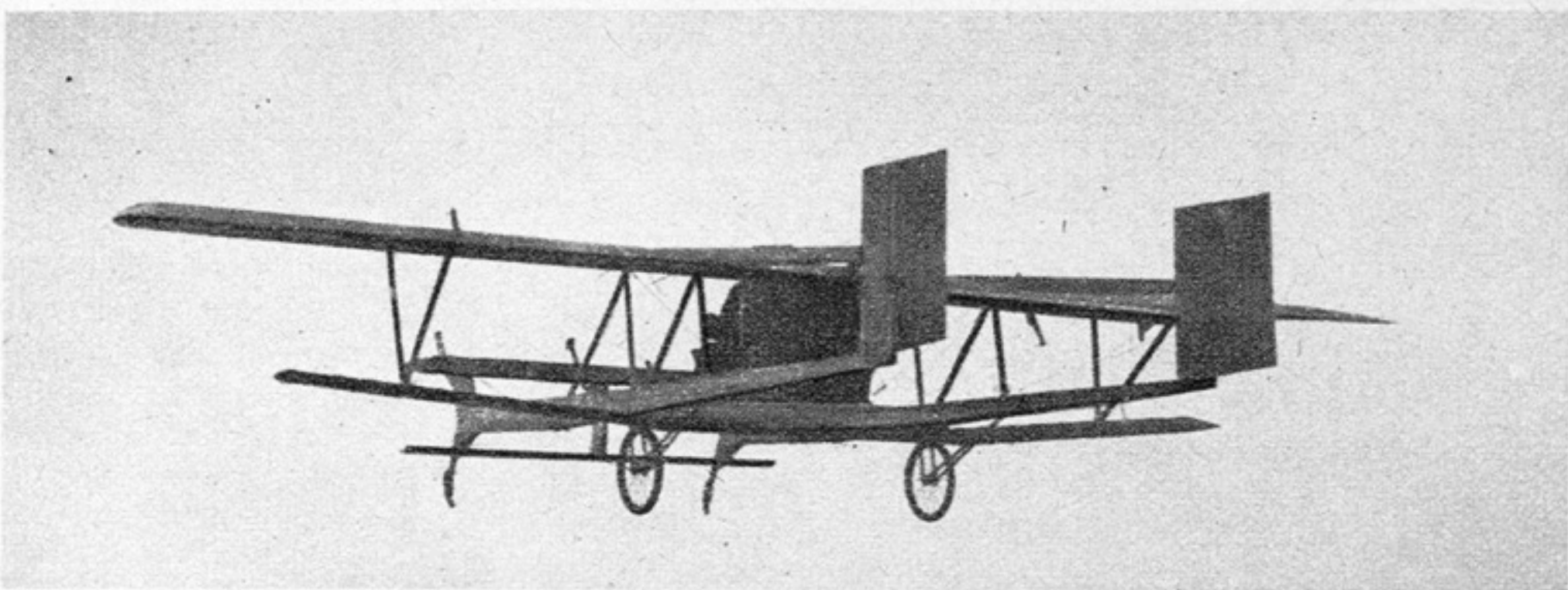
De nombreux ingénieurs et inventeurs français se sont mis au travail; le Hollandais Fokker projette d'effectuer un raid sur un avion de 2 chevaux et un ingénieur allemand, M. Budig, chef de la construction de la maison Rumpler, vient d'accomplir plusieurs essais satisfaisants sur un appareil de son invention dont nous reproduisons ci-contre les différents aspects.

L'avion Budig, qui a certains traits communs avec celui de l'Américain Wright, est pourvu d'un moteur de motocyclette à deux cylindres et d'une puissance de 4 chevaux. Ce moteur, qui actionne une petite hélice trapue et consolidée par un disque en forme de poulie, est une force auxiliaire destinée à faciliter le départ, le vol ou le planement de l'appareil quand les circonstances atmosphériques l'exigeront. Le pilote peut l'arrêter et le remettre en marche à son gré.

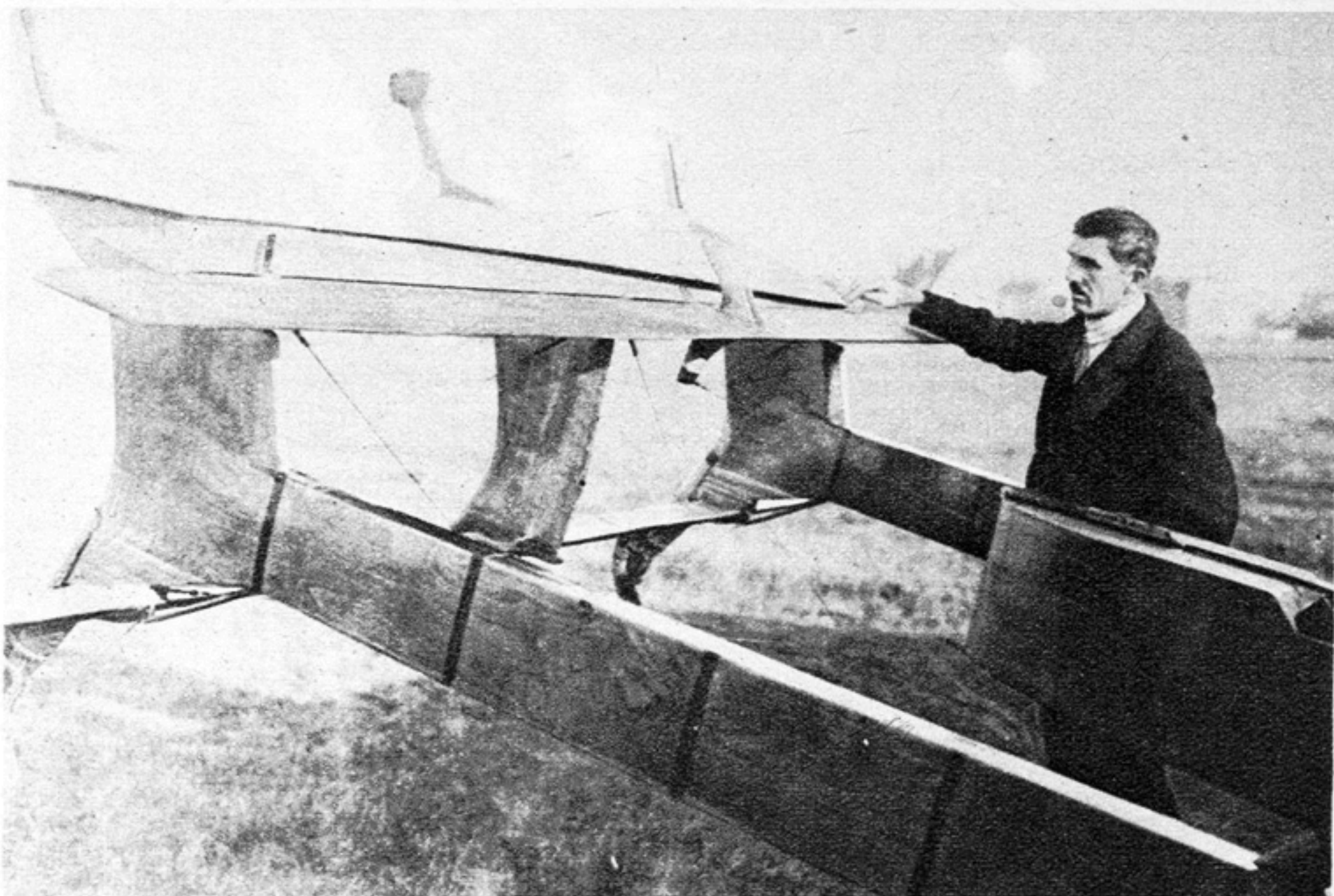
L'autre avantage de l'avion Budig est son dispositif de stabilisation au-



L'AVION PREND SA COURSE AU SOL AVANT DE DÉCOLLER ET DE VOLER A QUELQUES MÈTRES



L'AVION DÉLICAT, EN PLEIN VOL, SURVOLE L'AÉRODROME A SIX MÈTRES DE HAUTEUR



LE DISPOSITIF DE STABILISATION AUTOMATIQUE EN FORME DE SOUFFLET, A L'AVANT

tomatique placé à l'avant et qui rend impossible toute rupture d'équilibre dans le sens de la longueur de l'appareil, c'est-à-dire dans la profondeur. Le pilote n'a plus à se soucier que de la stabilité latérale.

Si un tel avion manifeste ses qualités de vol aussi bien dans une atmosphère calme que dans un milieu troublé, la conquête de l'air par l'homme aura accompli un grand pas en avant. D'abord, l'apprentissage du pilotage sera considérablement simplifié. Le débutant se trouvera, en effet, dans un espace à deux dimensions et il se contentera de surveiller sa direction et son équilibre latéral. Le problème difficile de la sécurité sera près de sa solution. D'autre part, un avion comme celui de Budig pourra être construit en série et son prix sera d'autant moins élevé que son moteur est d'un modèle courant et bon marché. On estime que le coût d'un avion de ce modèle n'excèdera pas celui d'une bonne motocyclette.

S'il en était ainsi, les expériences de vol à voile, parfois coûteuses, parfois marquées d'accidents mortels, et tant décriées par des adversaires irréductibles, auraient eu un résultat positif immédiat. Les Allemands croient avoir trouvé la solution. L'été prochain nous apprendra, grâce au concours du *Petit Parisien*, si la moto-aviette appartient chez nous au domaine du présent ou si elle reste encore dans les possibilités de l'avenir. En attendant, le concours de vol à voile de Biskra et le deuxième congrès d'aviation sans moteur de l'Association Française Aérienne permettront à nos constructeurs de pousser plus avant leurs recherches de finesse et de pénétration des formes et de songer à l'adjonction d'un moteur auxiliaire de faible puissance. Une aviation pacifique est en train de naître.