

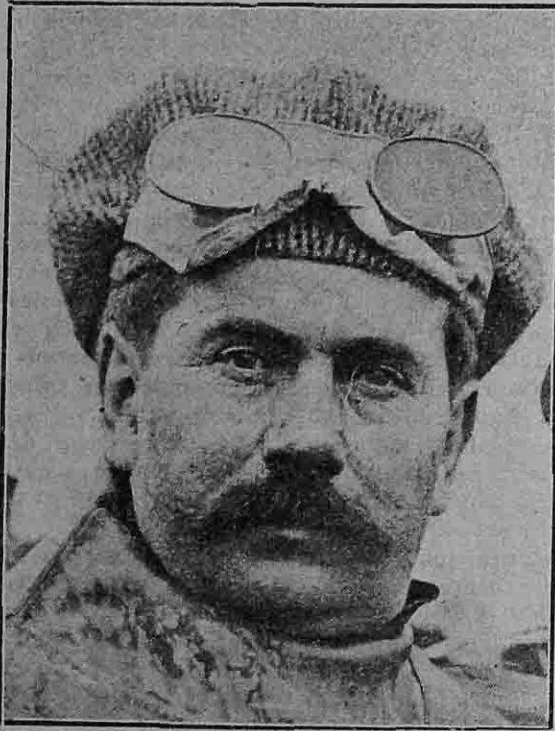
et comme dit d'un de ses héros, d'Annunzio — l'illustre poète qui réunit en lui toute la gloire de l'aile et toute la magie du verbe — cela suffira « pour que son action se dresse comme une colonne impérissable au-dessus de lui ».

M.

## René HANRIOT

Le 9 novembre, à 10 heures, les notabilités de l'Aéronautique étaient réunies en l'église Saint-Pierre-de-Neuilly, autour du cercueil de René Hanriot, décédé le 6 novembre.

La majesté du lieu, ainsi que la grande solennité de l'office, célébré en mémoire du célèbre sportman et



René Hanriot.

grand industriel disparu, ajoutaient leur note grave à l'émotion attristée de la foule considérable des amis et des admirateurs de son œuvre.

Ceux-ci avaient tenu à apporter à toute sa famille, et en particulier, à sa veuve, à son fils Marcel et à son gendre Lucien Maitrot, l'hommage de leur respect et la

consolation de leur pensée affectueusement sympathique.

L'Aérophile, qui depuis 32 années, publie la biographie des pilotes et des hommes qui honorent cette prestigieuse section de l'activité humaine, n'a point manqué, le 1<sup>er</sup> mars 1922, de noter en un substantiel résumé, la vie et l'œuvre du promoteur, que ses proches et ses amis pleurent aujourd'hui.

Détaché du sport et de l'industrie automobile où pendant plusieurs années, il fit figure de courageux champion, il se lança ensuite avec conscience et avec foi dans la voie nouvelle, encore à peine éclairée par les reflets des célèbres expériences de Wilbur Wright et de Santos-Dumont.

Il fallait, certes, un courage d'apôtre et une grande somme de désintéressement nourris par l'espérance la plus méritoire, pour qualifier d'industrie, l'aéronautique d'alors. Ce n'était, qui en doute, que recherches de principes tendant à utiliser au mieux la matière au profit de la pauvre force motrice dont, sans garantie de constance, on disposait. Et chaque jour, péniblement, en éraillant un peu plus le précieux capital engagé, on diminuait d'une quantité minime l'emprise sévère des lois de la pesanteur. Mais il fallait travailler sans trêve ni repos, autant au champ d'aviation qu'au bureau d'études et au laboratoire.

C'est au prix des pires difficultés — appréciées à leur valeur par ses collègues constructeurs qui ont gravi le même sentier épineux — que René Hanriot a mis au point une œuvre considérable ayant rendu pendant la guerre de précieux services et qui continue son action bienfaisante dans le temps présent.

Nous ne verrons plus la silhouette sympathique du précurseur. Sa tête penchée qui semblait toujours interroger les données d'un problème, n'interrompra plus son rêve pour adresser, comme il en avait conservé toujours l'habitude, un mot très amical à ses amis comme au plus modeste de ses collaborateurs. Mais son souvenir restera vivace parmi ceux qui l'ont connu. Pour eux, sa dernière demeure véritable, celle de son esprit toujours en travail, ne pourrait être le champ de repos à l'ombre apaisante des cyprès et des saules. Elle serait, ils veulent croire, dans l'enveloppement moelleux de quelque nuée errante, au plein du grand Ciel, dont toujours il rêva et fut un des premiers à réaliser l'escalade.

La fin de René Hanriot a inspiré les plus grands et les plus sincères regrets et à son souvenir demeurera attaché cette formule, ornement de sa vie :

« Il fut simple, juste et bon. »

Georges BLANCHET.

## Avions étrangers

Le monoplan à aile surbaissée Odet type O 10 à moteur 55 C.V. Siemens

Cet appareil rappelle, par sa silhouette extérieure, le U 6 à moteur Siemens-Halske qui figurait à l'exposition de Gothembourg en 1923. C'est un biplace école ou de tourisme qui présente sur son prédécesseur le U 6 de nombreux perfectionnements. On est arrivé dans cet appareil à élever à 8 le coefficient de sécurité tout en réduisant le poids de construction de l'aile à 5,5 kg./m<sup>2</sup> en donnant, en particulier, aux nervures un intervalle variable avec les efforts. En outre, les ailerons sont construits en duralumin. Bien que la surface soit augmentée, 14 m<sup>2</sup> au lieu de 12, la vitesse est accrue, 155 km./h. au lieu de 145, grâce au choix d'un nouveau profil. L'augmentation de la surface a permis de réduire les longueurs de roulement au départ et à l'atterrissage : l'appareil décolle en 50 m., et de diminuer les temps de montée : montée à 1.000 m. en 6 minutes.

Les caractéristiques de l'appareil sont les suivantes :

Longueur .....	5,9 m.
Hauteur .....	2,0 m.
Surface .....	14 m <sup>2</sup>
Allongement .....	8
Poids à vide.....	315 kg.
Charge maxima.....	255 kg.
Poids total.....	570 kg.
Vitesse .....	155 km /h.

	1 Passager combustible pour 2 h.	2 Passagers combustible pour 4 h.	2 Passagers combustible pour 4 h. et 40 kg. bag.
Poids à vide.....Kg.	315	315	315
Equipage .....	75	150	150
Combustible .....	30	60	60
Huile .....	2,5	5	5
Charge totale.....	108	215	255
Bagages .....	"	"	40
Poids total .....	423,5	530	370
Charge au m <sup>2</sup> .....	30,2	37,8	40,6
Charge au C.V.....	7,28	9,14	0,82
Longueur de décollage....	50	80	120