

Le départ de Maurice Arnoux, sur le monoplane Caudron n° 13 à moteur Renault.

LA MAGNIFIQUE EPREUVE EST COURUE !

Maurice Arnoux, à la moyenne de 389 km.-h., gagne la Coupe Deutsch de la Meurthe

Louis Massotte (Caudron-Régnier) et Albert Monville (Caudron-Renault) ont pris les deuxième et troisième places

Les résultats de la Coupe Deutsch 1934 sont puissamment intéressants. Ils constituent un triomphe pour les avions Caudron qui s'adjoint les trois premières places et pour les moteurs Renault et Régnier. Les progrès réalisés sur l'an dernier sont évidents. Le gain de vitesse sur 2.000 km. est de 67 km.-h. et deux tours ont été effectués, cette fois, à plus de 400 km.-h. On a eu à déplorer les atterrissages fortuits de Détré et du grand favori Raymond Delmotte contraint de se poser après avoir couvert plus de 1.900 km. La Coupe Deutsch s'est confirmée la plus fructueuse des épreuves aéronautiques.

La deuxième Coupe Deutsch nous a apporté la confirmation éclatante de ce que nous savions déjà depuis l'an dernier : dans la catégorie des avions de vitesse — cette qualité éminente des machines volantes — nos ingénieurs ont créé des appareils dont le rendement dépasse de loin tout ce qui s'est fait, dans le monde, jusqu'à présent.

Le problème avait été simplement posé par l'Aéro-Club de France : aller le plus vite possible avec un moteur dont la cylindrée ne dépasse pas 8 litres. En dehors de cette condition, tout était permis. Pour des raisons pratiques, les organisateurs avaient demandé, en outre, quelques garanties sur les possibilités de décollage et d'atterrissage; mais cette année, ces mesures furent parfaitement superflues.

Le premier résultat, c'est que MM. Sabatier et Chaumont, pour Renault, et Ménérier, pour Potez, tirèrent plus de 300 CV des 8 litres accordés. C'était déjà du beau travail.

Le deuxième résultat, c'est qu'avec ces 300 CV, MM. Riffard, pour Caudron, et Coroller, pour Potez, firent des avions de tout premier ordre. Le Comper « Streak », un des meilleurs représentants de l'industrie britannique, fut nettement surclassé par toutes les machines engagées par les Français. Cette première constatation doit déjà nous satisfaire.

Si nous voulons classer nos nationaux suivant leurs mérites, nous devons mettre à la première place Marcel Riffard, dont nous sommes heureux d'assister au plein épanouissement de son grand talent. Depuis 1911, date de ses débuts aéronautiques à Compiegne avec Martinet et Legagneux, tout ce qu'a fait Marcel Riffard a été marqué par une profonde originalité, un amour de la belle mécanique et une recherche constante de la simplicité.

Les C-460 qu'il a dessinés pour la Coupe de 1934 sont des avions nettement en avance sur leurs concurrents directs. Il faut les avoir vus décoller en quelques secondes, atterrir en deux cent mètres, foncer à plus de 400 à l'heure pour comprendre que les techniques actuelles devaient, bon gré mal gré, s'engager dans la voie qui vient d'être si clairement indiquée.

Un incident, survenu à la dernière minute, rend peut-être plus belle encore la victoire de René Caudron. Delmotte, Lacombe et Monville devaient utiliser des appareils à train rentrant. La mise au point ayant été retardée, le samedi seulement on s'aperçut que le dispositif de relevage ne présentait pas toute sécurité. Des grippages se produisaient qui empêchaient d'obtenir le verrouillage dans les positions extrêmes. Comme la course se courait le lendemain, il était impossible de remédier à ce défaut. Il fallait donc abandonner le gain de 40 kilomètres qu'aurait procuré l'escamotage de l'atterrisseur et partir avec des trains fixes. Dans la nuit, on remplaça les vérins oléo-pneumatiques Charles par des barres rigides, on boucha les ouvertures avec du contreplaqué collé et cloué, on fit des carènes de fortune. Malgré ce sérieux handicap, à la fin de la première manche de 1.000 km., Delmotte avait une moyenne de 20 km. supérieure à celle de Lemoine qui utilisait pourtant un moteur

d'une puissance supérieure et un train rentrant. Si cet ennui mécanique n'était pas survenu aux Caudron, c'était Delmotte qui remportait la Coupe à 430 de vitesse moyenne sur 2.000 km.

En fait, c'est Arnoux qui a vaincu, et c'était normal. Son appareil, identique aux trois autres, avait été préparé pour recevoir un train fixe; le maître-couple du frein était plus réduit, les carénages plus soignés. La finesse générale était légèrement supérieure; en outre, le moteur était un véritable « lion ». Arnoux mena régulièrement sa course. A la fin, pourtant, il y eut une lutte ardente pour la première place. Delmotte, avec ténacité, avait, peu à peu, comblé le retard qui le séparait du leader. Au dernier tour, la bagarre se déclancha; Arnoux savait que pour être le premier, il ne fallait pas qu'il soit dépassé; après Chartres, Delmotte, cravachant à fond, passa Arnoux qui poussa à son tour et reprit sa position; Delmotte repassa en tête, puis ce fut Arnoux qui revint au commandement. Entre Chartres et Boncé, la moyenne des deux hommes qui se dépassèrent deux fois fut de 430 km.-h. Malheureusement, cette lutte pour la première place entre les deux pilotes de la même maison provoqua la disparition de Delmotte du palmarès. Ayant épuisé son huile, il dut atterrir à Allone à 21 km. d'Etampes, à moins de trois minutes du poteau! Ce que nous pouvons dire, c'est que cette lutte entre deux hommes ardents et déchainés, est passée presque inaperçue des spectateurs. Nous avons simplement constaté l'excitation bien compréhensible d'Arnoux à son atterrissage.

Examinons maintenant les incidents de la course. D'abord les départs. Détré, Lemoine, Massotte, Delmotte et Comper décollèrent au signal; Arnoux eut quelques secondes de retard; Monville perdit neuf minutes. Quant à Yves Lacombe, il joua

de malheur. Lorsqu'on fit le plein de son appareil, on constata que le pneu gauche était à plat; en le regonflant, on coinça la valve; il fallut changer la roue, cela prit du temps. Lorsque tout fut prêt, au moment de partir, en mettant les gaz, un rivet du radiateur d'huile céda. Cette fuite avait été produite par la trop grande viscosité de l'huile froide; lorsque Lacombe partit, après réparation, il avait deux heures de retard. La victoire n'était pas pour lui, mais sa participation effective à l'épreuve montrait que tous les appareils qualifiés étaient en course.

Le premier incident fut l'atterrissage forcé de Détré alors qu'il bouclait son dixième tour. Panne sèche; le pilote eut juste le temps de sortir ses roues, mais ne put braquer ses volets de courbure. L'atterrissage fut correct. Pourtant, Détré, après avoir sauté un chemin, se posa dans un champ de 200 mètres, avec une dénivellation de près de deux mètres. La cause de la panne était curieuse. Le refroidissement de l'huile était trop considérable. Température 47°. Par suite de la trop grande viscosité, une canalisation secondaire sauta. De là, une fuite qui amena une chute de pression et l'atterrissage en campagne.

Le deuxième incident survint à Lemoine et fut en quelque sorte une conséquence de la panne de Détré. M. Potez étant parti voir son pilote, l'équipe prépara l'avion n° 3 pendant l'heure neutralisée. Au bout de 35 minutes, l'avion était de nouveau en état de reprendre son vol; mais on ne vérifia pas l'hélice. Au signal du starter, on s'aperçut seulement que le propulseur était au grand pas. Il en résulta un certain affolement; ce retard imprévu découragea l'équipe Potez privée de son chef et dans l'inquiétude du sort exact de Détré. Et l'avion de Lemoine fut rentré au hangar. Précisons que le propulseur n'était nulle-

ment en cause puisque, le lendemain, l'avion rentra à Villacoublay très normalement. L'incident de Lemoine amena donc le retrait de la compétition du dernier Potez. C'était tout à fait regrettable; mais, après la première manche, il apparaissait nettement qu'Arnoux et Delmotte étaient les plus rapides du lot et que Massotte, sur le Caudron-Régnier de l'an dernier, avait tourné en dessous de ses possibilités, et allait se déclancher pour prendre la troisième place.

Le troisième incident fut l'atterrissage forcé de Delmotte au dernier tour, que nous avons relaté précédemment. Cet atterrissage s'effectua également dans de bonnes conditions, sans incident. On doit voir dans les pannes de Détré et de Delmotte et dans leur heureuse issue, une nouvelle preuve des qualités pratiques des avions de course et du bon emploi que les constructeurs ont fait de la liberté de manœuvre qui leur avait été accordée.

Arnoux, Massotte, Monville terminèrent leurs 2.000 km. Quant à Comper et à Lacombe, trop en retard pour que leur classement offre un intérêt, ils s'arrêtèrent au 17^e et au 14^e tour et atterrirent sur le terrain de Mondésir.

Si l'on veut bien examiner le bilan de la Coupe Deutsch 1934, on constate que, sur huit concurrents, trois seulement terminèrent, soit 37,5 pour cent. Les atterrissages volontaires de Comper et de Lacombe n'intervenant pas dans le chapitre des pannes, on voit que les incidents mécaniques ont causé un échec de 37,5 pour cent, ce qui est tout à fait correct, eu égard à la difficulté de l'épreuve et à l'ardeur des concurrents.

Car, bien que les appareils soient dotés d'énormes qualités, c'est tout de même une épreuve athlétique que de franchir 2.000 kilomètres en cinq heures. Arnoux, qui pilotait en veston, fut terriblement gêné par les vapeurs d'huile qui sortaient du reniflard du moteur. Pour ses sept derniers tours, il ne voyait presque plus clair et se conduisit à la boussole. Toute son acuité visuelle était réservée à la surveillance de Delmotte. Celui-ci fut moins gêné que son camarade; une petite aération avait été ménagée au moyen de quatre trous de 3 mm. percés dans la toiture de son kiosque. Il faut avoir vu les yeux d'Arnoux pour comprendre la nécessité d'avoir de très bonnes lunettes.

Lemoine, de son côté, a été incommodé dans les virages par l'échappement de son moteur.

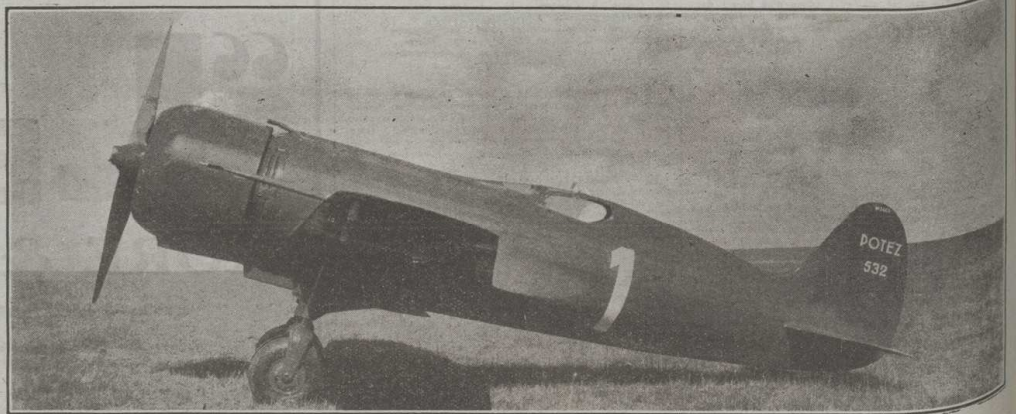
Au point de vue des qualités de vol, Lacombe, un spécialiste des essais au G.A.N., a déclaré qu'il n'avait jamais encore eu, entre les mains, avant de piloter le C-460, une machine aussi agréable, aussi docile et aussi nerveuse. A titre d'indication, signalons que Delmotte a décollé, pleine charge, avec une voilure biconvexe symétrique portant 127 kg. au mq. en très exactement 11 secondes. L'atterrissage d'Arnoux, à la première manche, était absolument comparable à celui d'un quelconque avion de tourisme.

Ce qui fatigua particulièrement les pilotes pendant la deuxième manche, ce furent de très brutales et très rapides accélérations verticales produites, sans doute, par la rencontre des colonnes ascendantes d'air chaud. A ces vitesses, la moindre modification de la sustentation engendra de très fortes réactions.

Les virages, selon les pilotes, étaient faits à la verticale ou peu inclinés. Nous ne sommes pas sûrs que les virages peu inclinés ne soient pas les meilleurs; ils ralentissent moins la vitesse que le renversement brutal. Du reste, Arnoux qui opérait de cette façon, maintint une vitesse moyenne. Ce qui est certain, c'est que l'exécution correcte d'un virage en course nécessite un sérieux entraînement.

À 400 à l'heure, le poteau arrive vite et il faut faire attention au moment où il convient de commencer la manœuvre, sinon on est déporté trop loin.

Les consommations des moteurs ont été très réduites; à titre d'exemple, on peut dire que le Renault spécial, pour parcourir 1.000 km. à 390 km. de vitesse moyenne



Un des avions Henry Potez à moteur Potez : celui qui pilota Georges Détré dans l'épreuve.

a consommé 255 litres, ce qui fait 25 litres à aux 100 km. Maintenant, que nous prépare-t-on? Sans doute, une tentative contre le record féminin obtenu par une Américaine avec 419 km-h. C'est Mlle Hélène Boucher qui va se mettre en piste avec le Caudron N° 13. Elle va d'abord s'entraîner sur le biplace grand sport Rafale et si tout va bien, elle n'éprouvera aucune difficulté à piloter l'avion de course.

Il est également fort possible que nous assistions prochainement au retour en France du record de vitesse sur base toutes catégories détenu actuellement par l'Américain James Wedell avec 490 km, 800 (Wedell-Williams-moteur Wasp 800 CV). C'est le Caudron C-460, avec le moteur de 8 litres et l'atterrissage rentrant mis au point qui s'attaquera à cette performance.

Au point de vue des autres conséquences de la Coupe Deutsch 1934, il est certain que les appareils engagés dans le Challenge de Tourisme profitent des enseignements de la course de dimanche dernier.

Enfin nous ne pouvons passer sous silence la vogue des appareils « grand course, avec simplement une augmentation de la surface. Le inspiré, malgré son allure de « racer », inspire confiance et tente fort les passagers éventuels des deux sexes. Ainsi, au cours de la préparation de la Coupe Deutsch, différentes femmes ont voulu goûter les émotions de la grande vitesse, après Mme Blanche Riffard, ce furent Mmes Becker et la Colonelle Augereau, l'épouse du très sympathique commandant du Centre d'Etampes. Il y a dans cette confiance féminine, basée sur des impendables, un fait très caractéristique que nous tenions à signaler.

sport », dérivés directs des avions de Delmotte passe, à son tour, donnant une formidable impression de vitesse. Ce devait être effectivement le plus rapide du premier tour : 364 km, 740. Louis Massotte, qui court sur le Caudron à moteur Régnier de l'année dernière, couvre les premiers cent kilomètres à 334 km-h., moyenne qu'il élèvera à 369-370 par la suite et qu'il finira avec une moyenne de 395 km-h., 665, alors que Delmotte n'a pas hésité à se mettre en ligne, mais ses chances paraissent tout de suite très faibles : il couvre le tour à 259 km-h., vitesse remarquable pour le matériel qu'il utilise, mais qui paraît insignifiante à côté de celle des Caudron. Le retard de Monville va le handicaper sérieusement : son premier tour ne sera officiellement compté qu'à 205 km-h., alors que sa vitesse réelle est de 350 km-h. Neptuns sont donc en course quand Lemoine aborde le second tour.

Les 500 kilomètres

Les tours vont se succéder régulièrement. Dès le second, un concurrent se signale plus rapide que tous les autres : c'est Maurice Arnoux. Il a bouclé ce second tour à la moyenne de 395 km-h., 665, alors que Delmotte, qui se serre de près et le serrera ainsi jusqu'à la fin de la course, n'a atteint que 393 km-h., 613. Cependant, comme Delmotte a gagné au premier tour, dix kilomètres sur Arnoux — 364 km-h. contre 354 — c'est seulement au quatrième tour que Maurice Arnoux prendra la tête et la conservera jusqu'au bout. Au troisième tour (300 km), Delmotte a réalisé une moyenne de 383 km-h., 898 ; Arnoux, alors, n'a fait encore que 382 km-h., 575. Au bout de 400 km, la moyenne de Delmotte est passée à 385 km-h., 5, mais celle d'Arnoux s'est élevée davantage encore et atteint 386 km-h., 598. Au cinquième tour, Arnoux établit le record de la journée en bouclant ses cent kilomètres à l'allure de 400 km-h., 445. Il devait, d'ailleurs, renouveler cet exploit au neuvième tour, en réalisant, à nouveau, exactement le même temps.

Les cinq cents premiers kilomètres s'achevent sans incident pour les sept pilotes en course et fournissent le classement suivant : Arnoux... 1 h. 17 min. 13 sec. 389 km-h. 3. Delmotte... 1 h. 17 min. 38 sec. 386 km-h. 6. Lemoine... 1 h. 21 min. 36 sec. 367 km-h. 7. Massotte... 1 h. 23 min. 1 sec. 361 km-h. 4. Détré... 1 h. 25 min. 26 sec. 351 km-h. 2. Monville... 1 h. 37 min. 57 sec. 306 km-h. 3. Comper... 1 h. 51 min. 8 sec. 270 km-h. 2.

Lacombe, vraiment peu servi par la chance, ne put partir que vers 11 h. 10. Son temps sur le premier tour n'en fut pas moins compté comme s'il était parti à 9 heures et ressortit à 2 h. 19 min. 22 sec. ce qui donna une vitesse de 249 km-h. à la moyenne officielle, mais, malgré ce handicap insurmontable, Lacombe tint à partir et réussit tout de même, en couvrant chaque tour à la moyenne réelle d'environ 360 km-h., à boucler son cinquième tour en 17 minutes, soit, sur cette distance, de quelque 150 km-h.

A mi-course : 1.000 km.

Aucun incident ne se produisit au cours des tours suivants. C'est seulement en entreprenant son dixième et dernier tour de la matinée que Georges Détré disparut de la course. Rendons cet hommage aux organisateurs : l'inquiétude à l'égard de Détré ne fut pas fondée. Une communication vint bientôt nous rassurer : Détré, en panne, avait atterri près de Chateauv. Le vainqueur de 1933 n'en était pas moins éliminé au neuvième tour, soit après 900 km. de course, sa moyenne ressortit à 352 km-h., 941. A noter que la panne se produisit après le tour le plus vite de Détré, le neuvième, accompli à la moyenne de 357 km-h., 917 (100 km. en 16 min. 47).

Le premier qui atterrit fut Delmotte, suivi de Lemoine, puis d'Arnoux. Massotte se posa en quatrième lieu. L'atterrissage de Delmotte fut particulièrement brillant. Dans l'ensemble, d'ailleurs, la façon dont tous les concurrents se posèrent releva également, à ce point de vue, un sérieux progrès sur l'an dernier.

On eut, avant la fin de la première partie de la course, une petite émotion. Le sympathique Monville parut vouloir atterrir après le neuvième tour. Il coupa la ligne d'arrivée, partit au loin, revint, sembla prendre son terrain, reparti et renouvela une seconde fois le premier tour. L'atterrissage, il se renouvella en course et acheva normalement son dixième tour. Mais il perdit de ce fait plus de six minutes, et sa moyenne s'en trouva abaissée de 325 à 317 km-h.



La foule immense se presse dans l'enceinte du pesage.

Le classement provisoire au millième kilomètre est donné par le tableau que nous publions. Il fait apparaître les probabilités de victoire de Maurice Arnoux, qui mène alors par 393 km-h. 3 contre 387 km-h. 3 à Delmotte. Ensuite se classent Lemoine, Massotte, Monville, Comper et Lacombe. Détré est contraint, bien à regret, d'abandonner.

Deuxième partie : 1.000 à 1.500 km

L'heure du déjeuner? N'en parlons pas. Le buffet n'a pas été à la hauteur de sa tâche et, lorsqu'il fut possible de nous y rendre, il y avait belle lurette que la foule avait dévoré ses insuffisantes provisions. Sans la providentielle rencontre de notre ami N. Golovine, de la Société Rolfs-Royce, abandonnant pour un moment son poste de chef de bureau, nous serions peut-être morts de faim... Aussi bien, la course continuait pour Comper et Lacombe, et ils n'avaient pas encore achevé leur dixième tour, ce qui, les premiers arrivés — Delmotte et Arnoux — repartaient.

Ici se situe la décision de Lemoine de renoncer à la course et de ne pas s'aligner dans la seconde partie de l'épreuve. Ses raisons? Ennuis d'hélice : celle-ci ne revenait plus au prix pas. Il était sans doute facile de remédier à l'inconvénient, mais on ne disposait point de temps nécessaire. Le deuxième Potez disparaissait ainsi de la compétition, privant celle-ci d'un de ses éléments les plus intéressants.

Quoi qu'il en soit, Delmotte, Arnoux, Massotte, Monville, Comper, puis, assez longtemps après eux, Lacombe, décollaient tour à tour dans des conditions parfaites. Et la ronde reprenait...

On vint ici une parenthèse pour insister sur le très bel effort de Louis Massotte et de l'avion Caudron à moteur Régnier. Cet avion et ce moteur devaient prendre part à la compétition de 1933. Un accident survenu au cours des essais, quelques jours avant l'épreuve, les en empêcha. Cela fut d'autant plus regrettable que les performances accomplies depuis par le Caudron-Régnier permettent de dire qu'il était, à l'époque, très en avance sur ses concurrents, même en tenant compte de l'amélioration de puissance que l'on a demandée, entre temps, au moteur. Louis Massotte, en tout cas, aura confirmé dimanche les qualités qu'on lui connaissait, maintenant régulièrement, du treizième au vingtième tour, une régularité de 361 km-h.

Au 1.500^e kilomètre, le classement des trois premiers se présentait comme suit : Arnoux... 3 h. 51 min. 389 km-h. 6. Delmotte... 3 h. 53 min. 35 sec. 385 km-h. 4. Massotte... 3 h. 59 min. 16 sec. 361 km-h. 4.

Maurice Arnoux, vainqueur

Les derniers tours allaient être marqués par une lutte de plus en plus serrée entre Arnoux et Delmotte. Dès le quatorzième tour, la moyenne générale de Delmotte augmentait nettement. Le chef-pilote de Caudron « remontait » son concurrent, réduisant progressivement ses temps sur 100 km. de quelques secondes : 15 min. 40; 15 min. 35; 15 min. 30; 15 min. 18. Au dix-huitième tour, Delmotte n'était plus séparé d'Arnoux, dans la moyenne d'ensemble, que par 1 km, 500 à 387 km-h. au lieu de 388 km-h., 500. L'arrivée s'annonçait passionnante. Qui allait, le premier, surgir à l'horizon et passer la ligne peut-être à quelques mètres devant l'autre? L'avion d'Arnoux apparut seul... Delmotte, mal servi par

la chance, avait été obligé de se poser aux environs de Chartres, sans aucun mal d'aillures, si ce n'est, sans doute, la déssilation d'échouer si près du but. On apprît bientôt que l'atterrissage de Delmotte avait eu pour cause une panne d'huile entraînant une baisse de régime. Delmotte, qui avait fait les essais des quatre avions Caudron-Renault et avait fourni ainsi, dans la préparation de la course, un très dur effort, méritait mieux.

Arnoux franchit donc, en triomphateur, la ligne d'arrivée. C'était pour lui une belle revanche sur l'an dernier où, déjà engagé dans la Coupe, il avait dû abandonner par suite de l'effondrement, au départ, de son atterrisseur. Il terminait les 2.000 km. du parcours en 5 h. 8 min. 31 sec., soit à la moyenne de 389 km-h. Notons que sa moyenne au dix-huitième tour fut de 381 km-h., 760, au dix-neuvième tour de 384 km-h., 204, et au vingtième tour de 396 km-h., 475. Il termina donc en beauté.

L'atterrissage de Delmotte donna la seconde place à Louis Massotte, et la troisième à Monville. Tous deux, vraiment, ont bien gagné ces places d'honneur.

La course se poursuivait, cependant, avec encore deux concurrents : Lacombe et Comper. Mais elle n'allait pas tarder à se terminer. Avant bouclé son treizième tour, Lacombe atterrisait et, peu après, renonçait à repartir. Il avait très courageusement lutté contre la malchance et, avec deux heures perdues au départ, n'en était pas moins arrivé, au bout de 1.500 km., à obtenir une moyenne, sur cette distance, de 229 km-h., 5. Sa vitesse réelle, sur le treizième tour, s'éleva à 372 km-h., 670.

Quant à Comper, seul en course, il allait abandonner après le dix-septième tour. Le petit monoplane vert se posa ayant couvert 1.700 km., à la vitesse moyenne de 259 km-heure 700.

La deuxième Coupe Deutsch était courue. Elle avait confirmé les enseignements de l'an dernier et situé de nouveaux progrès.

Un record quatre fois battu

On doit remarquer que le record de vitesse sur 1.000 km., obtenu par Massotte, sur le Caudron-Régnier (358 km-h., 159) a été battu quatre fois au cours de la matinée : par Massotte lui-même (383 km-h., 750), par Lemoine (368 km-h., 470), par Delmotte (387 km-h., 300) et par Arnoux qui, finalement, en reste le détenteur, avec, sous réserve d'homologation ultérieure, 395 km-h., 308. Par contre, le record de Delmotte sur 100 km., qu'il battit quelques jours avant la Coupe Deutsch, et sur l'Avion N° 13 qui devait piloter Arnoux, reste intact, la plus grande vitesse réalisée pendant la course, sur le tour de 100 km., étant de 400 km-h., 445.

Le Président de la République est rentré en avion

Le Président de la République arriva au terrain d'Etampes vers 14 h. 30 et assista, par conséquent, à la fin de l'épreuve, entouré du Général Denain, Ministre de l'Air, et du Maréchal Pétain, Ministre de la Guerre. On sait qu'il devait manifester le désir de regagner Paris en avion. Ce geste de M. Albert

SITUATION DES HUIT CONCURENTE EN COURSE, DANS LA PREMIERE PARTIE DE L'EPREUVE DE 0 A 1.000 KILOMETRES

Table showing race progress for 0 to 1,000 km with columns for time (T.), velocity (V.), and distance (V.) for each pilot at every 100 km interval.

SITUATION DES SIX CONCURENTE EN COURSE, DANS LA DEUXIEME PARTIE DE L'EPREUVE DE 1.000 A 2.000 KILOMETRES

Table showing race progress for 1,000 to 2,000 km with columns for time (T.), velocity (V.), and distance (V.) for each pilot at every 100 km interval.