

L'avion vainqueur : Le Potez 53 N° 10 de Georges Détré, moteur Potez 9 B, neuf cylindres en étoile, à compresseur centrifuge.

LES GRANDES EPREUVES AERONAUTIQUES

# Georges Détré, sur avion Potez, à moteur Potez a gagné la Coupe Deutsch de la Meurthe

Deux mille kilomètres, en 6 h. 11 min. 45 sec., à la vitesse moyenne de 322 km-h.

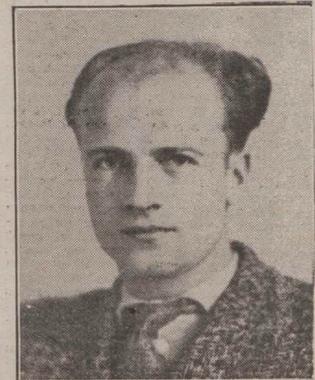
Retardée de vingt-quatre heures par les mauvais temps, la Coupe Deutsch de la Meurthe, disputée lundi, a donné lieu à une très belle compétition. Georges Détré a remporté l'épreuve devant Delmotte dont le Caudron à moteur Renault a fourni, lui aussi, une course remarquable. Comper, sur Comper-Swift à moteur Gipsy, a également terminé le parcours de 2000 kilomètres.

poules » de Louis Gaubert, le Biérlot type « traversée de la Manche » et un Deperdussin à moteur rotatif Gnome 50 CV. Gaubert donna force baptêmes de l'air.

Lundi matin...

C'est donc lundi que la course devait avoir lieu. Sans être parfait, le temps était meilleur. Le ciel était plus dégagé; le soleil avait fait son apparition et surtout le vent soufflait dans une direction propice aux décollages. A 9 h. 30, la décision de donner le départ aux six concurrents en présence était prise.

Il ne restait, en effet, que six concurrents. Vendredi, une casse malencontreuse avait éliminé de la compétition le Caudron à moteur Régnier, de Vallot. Un mauvais décollage, une chute à plat de trois mètres de haut avaient réduit à néant le très bel effort des Etablissements Régnier dont le moteur s'était affirmé aux essais comme l'un des plus remarquables du lot. Tout le monde regretta sincèrement cette élimination. Le Caudron sur lequel avait été monté le nouveau moteur Régnier avait été, en effet, qualifié dès le second vol, piloté par Delmotte. C'était un résultat prometteur et l'on estimait à plus de 360 km-h. la vitesse moyenne de



Georges Détré

l'appareil. La casse de la voilure, celle de l'atterrisseur ne permirent pas de présenter la machine au départ.

Une autre élimination eut lieu lundi au départ. Le Farman à moteur Renault, de Maurice Arnoux, fut victime de l'effondrement de son train. Après avoir roulé une centaine de mètres, l'appareil se heurta à un accident de terrain sur lequel l'atterrisseur monoroue se brisa. La réparation eut été trop longue; Arnoux, navré, dut renoncer à parler. Empressons-nous de dire que l'accident ne met pas en cause l'intéressant principe de l'atterrisseur monoroue qui, mis au point, doit donner de bons résultats.

Le départ

Il ne restait donc, dès lors, que cinq appareils au départ. On attendait, non sans une certaine angoisse, le moment où, au signal du starter, chaque appareil allait tenter son décollage. Certes, la manœuvre était délicate et exigeait des pilotes de brillantes qualités professionnelles mais, en définitive, tout se passa admirablement. Les avions, lourdement chargés, coururent assez longtemps, disparaissant à nos yeux derrière un repli de terrain, puis reparaisant au loin, dès qu'ils avaient atteint quatre ou cinq mètres de hauteur.

L'ordre des départs fut le suivant : N° 3. Comper, à 9 h. 46 min. 20 sec. Décollage en 14 sec. N° 3. Salel, à 9 h. 50 min. 35 sec. Décollage en 15 sec. N° 6. Delmotte, à 9 h. 55 min. 35 sec. Décollage en 22 sec. N° 10. Détré, à 10 h. 05 min. 40 sec. Décollage en 34 sec. N° 12. Lemoine, à 10 h. 10 min. Décollage en 40 sec.

Il faut tout de suite signaler que si les trois premiers concurrents avaient été

mit pas. La foule qui s'était déplacée à Etampes pour assister à la course, les concurrents que les discussions de la semaine avaient passablement énervés, attendaient vainement une amélioration atmosphérique qui ne vint pas. Il fallut reporter le départ à 9 h. 30, puis à 10 heures, puis à 11 heures avant de décider un décalage de vingt-quatre heures... et toujours, bien entendu, sous réserve d'un temps acceptable. A vrai dire, dès 10 heures, il devenait évident qu'on ne pouvait, le même jour, différer davantage les départs. Les

fallait pas songer. Pour cette raison, après 10 heures, tout départ était pratiquement impossible. C'est ainsi que l'on reporta la course au lendemain lundi.

La journée du dimanche fut employée, par les équipes concurrentes, à de menus réglages. Le public qui vint assez nombreux accepta, avec bonne humeur, le décalage de l'épreuve. Dans l'après-midi, il assista, intéressé, aux vols splendides des moniteurs de l'Ecole de Perfectionnement d'Etampes, si remarquablement dirigée par le Colonel Augereau, en particulier



De gauche à droite, Maurice Arnoux, Raymond Delmotte, le Lieutenant Comper, Georges Détré, Gustave Lemoine, André Salel. (Photo André-Le Bourget)

La Coupe Deutsch de la Meurthe s'est courue lundi dernier et a donné des résultats magnifiques qui justifient amplement cette épreuve. Cela est net : constatons-le sans plus tarder.

Ce n'est pas sans mal, pourtant, que l'effort des constructeurs, des pilotes et de l'Aéro-Club de France a pu aboutir. A la suite du navrant accident qui causa la mort de Ludovic Arrachart, une campagne s'amorça pour obtenir du Ministre de l'Air qu'il interdise ou recule l'épreuve. Cela, à quelques jours du départ... L'Union des Pilotes Civils prit, dans ce sens, l'initiative d'une démarche auprès de M. Pierre Cot. La pensée de l'Union était certainement louable et généreuse; on peut regretter qu'elle se soit traduite par une intervention auprès du Ministre, faite sans l'assentiment des intéressés, c'est-à-dire des pilotes engagés et qu'elle ait déclenché les attaques injustifiées de quelques quotidiens mal informés contre une compétition dont l'intérêt est indiscutable. D'autre part, il ne faut avoir aucune notion des règles internationales en matière de compétitions pour pouvoir penser qu'on annule ou retarde ainsi une épreuve, une année après la publication des règlements. Quoi qu'il en soit, M. Pierre Cot hésita, puis décida, ce qui était sage, de confronter les organisateurs et les concurrents avant de prendre une décision. Tout le monde fut d'accord pour demander le maintien de l'épreuve et la question fut ainsi réglée.

Cependant, par mesure de sécurité, le Ministre décida de se montrer moins sévère dans les conditions d'attribution des primes nationales. Il abaisssa la vitesse minimum imposée de 350 à 300 km-h. et autorisa un ravitaillement tous les 500 km., le temps de ce ravitaillement étant déduit du temps de course. Ces modifications n'intéressaient que les compétiteurs français; le règlement de la Coupe Deutsch ne subissait aucune altération.

Dimanche...

L'incident ainsi réglé à la satisfaction générale, la Coupe Deutsch pouvait, désormais, se disputer dimanche, c'est-à-dire au jour prévu. Hélas! Le temps ne le per-

réglements stipulaient que les contrôles resteraient ouverts pendant onze heures. Si l'on était parti à midi, au moment où, effectivement, le temps s'améliora, les concurrents auraient pu courir jusqu'à 23 heures, c'est-à-dire en pleine nuit. Il n'y

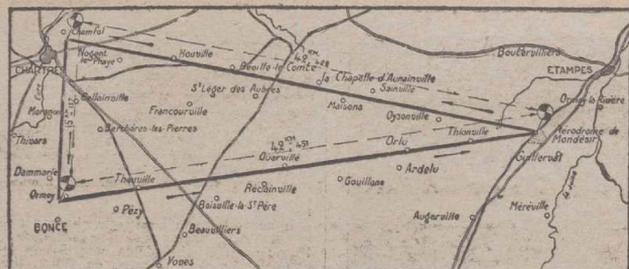
ceux, sur Morane-Saulnier 230 CV Salmon, du Grand as qu'est l'adjudant-chef Dumas, aux évolutions acrobatiques impressionnantes d'un Lioré-et-Olivier et, enfin, à la présentation en vol de trois avions historiques : la sympathique « cage-à-

SITUATION DES CINQ CONCURRENTS EN COURSE, DANS LA PREMIERE PARTIE DE L'EPREUVE DE 0 A 1000 KM.

	1 <sup>er</sup> tour		2 <sup>e</sup> tour		3 <sup>e</sup> tour		4 <sup>e</sup> tour		5 <sup>e</sup> tour		Arrêt	6 <sup>e</sup> tour		7 <sup>e</sup> tour		8 <sup>e</sup> tour		9 <sup>e</sup> tour		10 <sup>e</sup> tour		Temps total sur 1000 km.	Vitesse moyenne sur 1000 km.	Moyenne réelle arrêts déduits	
	T.	V.	T.	V.	T.	V.	T.	V.	T.	V.		T.	V.	T.	V.	T.	V.	T.	V.	T.	V.				
Comper (Comper-Swift, Gipsy-Major 140 CV).....	24'55"	240.8	26'00"	229.5	25'27"	240.4	24'18"	246.9	24'20"	246.5	11'22"	24'20"	246.5	24'24"	245.9	24'27"	245.4	25'46"	232.9	25'08"	238.7	4 h. 20' 05"	230 km.-h. 5	242 km.-h.	
Salel (Farman, Farman 400 CV).....	19'54"	301.5	20'14"	296.5	19'50"	302.5	19'57"	300.8	21'30"	292.6	A. abandonné														
Delmotte (Caudron, Renault-Benali 170 CV).....	23'11"	258.8	19'01"	288	18'03"	332.4	18'03"	332.4	18'07"	331.2	16'47"	19'06"	314.1	18'14"	329	18'15"	328.8	18'16"	328.5	18'17"	328.2	3 h. 24' 47"	292 km.-h. 9	319 km.-h.	
Détré (Potez, Potez 310 CV).....	18'40"	321.4	17'37"	322.2	18'36"	322.5	18'32"	323.7	18'32"	323.7	—	18'38"	322	18'27"	325.2	18'23"	326.4	18'30"	324.3	18'13"	329.4	3 h. 05' 07"	324 km.-h. 1	324 km.-h. 1	
Lemoine (Potez, Potez 310 CV).....	32'22"	183.8	16'55"	354.7	17'...	352.9	16'51"	356.1	A. abandonné																

SITUATION DES TROIS CONCURRENTS EN COURSE DANS LA DEUXIEME PARTIE DE L'EPREUVE DE 1000 A 2000 KM.

	11 <sup>e</sup> tour		12 <sup>e</sup> tour		13 <sup>e</sup> tour		14 <sup>e</sup> tour		15 <sup>e</sup> tour		Arrêt	16 <sup>e</sup> tour		17 <sup>e</sup> tour		18 <sup>e</sup> tour		19 <sup>e</sup> tour		20 <sup>e</sup> tour		Temps total sur 2000 km.	Vitesse moy. sur 2000 km.	Moyenne réelle arrêts déduits
	T.	V.		T.	V.																			
Comper (Comper-Swift, Gipsy-Major 140 CV).....	26'13"	228.9	25'08"	232.5	25'04"	239.4	25'05"	239.2	24'51"	241.4	14'07"	18'59"	156.4	24'53"	241.1	26'10"	229.3	25'29"	239.3	26'24"	227.3	8 h. 20' 54"	228 km. 5	239 km.h. 5
Delmotte (Caudron, Renault-Benali 170 CV).....	19'32"	307.1	18'11"	329.9	18'47"	319.7	19'06"	314.1	19'12"	312.5	16'50"	18'57"	316.6	19'01"	315.5	19'02"	315.2	19'10"	313	19'30"	307.7	6 h. 52' 06"	291 km.-h. 5	316 km.-h. 1
Détré (Potez, Potez 310 CV).....	19'53"	301.7	18'23"	326.3	18'30"	324.3	18'37"	322.3	18'44"	320.3	—	18'40"	321.7	18'32"	323.7	18'30"	324.3	18'28"	324.9	18'21"	327	6 h. 11' 45"	322 km.-h. 8	322 km.-h. 8



Le circuit de 100 km, Etampes-Chartres-Boncé de la Coupe Deutsch de la Meurthe

cidé de se ravitailler tous les cinq tours, les Potez-Potez de Détré et le Lemoine s'emportèrent une charge de carburant suffisante pour couvrir sans escale les 1.000 km. du premier parcours. Ainsi s'explique leur temps de décollage beaucoup plus long.

Un premier tour, un incident. On ne sait dans quelles conditions, cette erreur se produisit, mais Lemoine se trompa de parcours. Il s'égarait, retrouva le circuit mais, lourd handicap, perdit de ce fait plus d'un quart d'heure. Il ne revint à Mondésir que 32 minutes après avoir coupé la ligne de départ. Il chercha à se rattraper et y réussit puisqu'il s'affirma le plus rapide de tous, réalisant son quatrième tour de 100 km. en 16 minutes 51, soit à la moyenne de 356 km-h. Pesant à vide environ 600 kg., il ne pouvait battre le record des avions monoplace de moins de 450 kg. mais n'en avait pas moins réalisé là une très belle performance, digne de lui et de sa machine. Pour des raisons qui ne sont pas encore absolument précises, Lemoine ne poursuivit cependant pas son effort et après son quatrième circuit revint se poser, abandonnant la course. Baisse de pression d'huile, dit-on; indisposition du pilote, dit-on aussi, provoquée par les vapeurs du carburant utilisé.

L'abandon de Lemoine allait être accompagné de celui de Salel. Le sympathique Salel qui avait fort bien décollé son avion — le plus puissant mais aussi le plus lourd de tous — paraissait devoir fournir une très belle course quand, au cinquième tour, il revint atterrir. On croyait à un atterrissage de ravitaillement, mais on apprenait bientôt l'abandon du Farman à moteur Farman, abandon attribué à une fuite d'huile.

**En course**

Il ne restait donc, un peu avant midi, que trois avions en course. Dès ce moment, il apparut que l'épreuve allait consister en un match sévère entre Détré et Delmotte, Comper, beaucoup plus lent, ne jouant que la panne de ses adversaires. Elle ne se produisit pas et la route continua avec une merveilleuse régularité.

Delmotte, pour la Coupe Deutsch, fut sérieusement handicapé par ses atterrissages de ravitaillement. A noter d'ailleurs que tous les atterrissages de Delmotte furent remarquables. A ce propos, il est bon de dire qu'un avion de course comme le Caudron n'offre pas de vitesse d'atterrissage aussi effroyable qu'on se le prétend. Tel avion de chasse dont nos escadrons militaires seront bientôt dotés atterrit à 110 km-h.; tel avion de transport dont nous nous sommes plu à vanter les réelles qualités, ne se pose guère à moins de 100 km-h. Le Caudron de course atterrit à 114-115 avec une charge au mètre carré sensiblement égale à celle des avions auxquels il vient d'être fait allusion. Aussi bien, la Coupe Deutsch ne provoqua-t-elle, lundi, aucun incident d'atterrissage.

La régularité des parcours fut absolument merveilleuse. Au cours de la première manche, on vit Delmotte, du 700<sup>e</sup> à 1.000<sup>e</sup> kilomètre, boucler son circuit en ne perdant qu'une seconde à chaque tour. A part le deuxième circuit qui fut accompli plus rapidement — en 17 min. 37 — Détré effectua ses tours entre 18 min. 23 sec. et 18 min. 40 sec.

Détré avait, sur son Potez, on le sait, un atterrisseur escamotable qui fonctionna sans défaillance. Les passages de Détré, atterrisseur escamoté, étaient splendides.

Comme spectacle, la Coupe Deutsch fut très belle; elle l'eût été bien davantage encore avec un plus grand nombre d'appareils en course, car alors les passages devant le public eussent été moins espacés et l'épreuve eût gagné en intérêt. Il n'est pas douteux que ce résultat sera obtenu lors de la prochaine épreuve.

**Le vainqueur**

Dès la première manche, il devint certain, qu'à moins d'une panne de moteur, Détré l'emporterait sur Delmotte. La première manche prit fin à 13 h. 10 min. 48 sec. pour Détré (1.000 km. en 3 heures, 05 min., 07 sec.), à 13 h. 30 min., 23 sec. pour Delmotte (1.000 km. en 3 h. 24 min., 47 sec. ou 3 h. 08 si l'on déduit l'arrêt du ravitaillement) et à 14 h. 06 min. 25 sec. pour Comper (1.000 km. en 4 h. 20 min., 05 sec. ou 4 h. 08 min., 43 sec., escale déduite).

Une heure trente après l'atterrissage, les

trois concurrents reprirrent l'air pour la seconde manche de 1.000 km. Tous trois devaient la terminer sans incident aucun.

Ayant bouclé son dixième tour — le vingtième de la journée — à 17 h. 47 min. 26 sec., Détré, sur Potez-Potez, franchissait la ligne d'arrivée en triomphateur, sous les acclamations du public et aux sons d'une Marseillaise phonographique que diffusait un mauvais haut-parleur. A 18 h. 27 min. 46 sec., Delmotte terminait à son tour, brillant second et venant confirmer les belles qualités de l'avion si heureusement dessiné par l'excellent ingénieur Marcel Riffard. Quelques minutes auparavant, Comper, qui avait atterri, pour se ravitailler, repartait courageusement, tenant à terminer la course, pour l'honneur, en grand sportif. Il atterrisait à 20 h. 22 min. 03 sec. ayant montré la valeur de son petit avion et la belle tenue de son moteur.

**Première conclusion**

La place nous est trop mesurée aujourd'hui pour que nous tirions de cette belle et grande épreuve tous les enseignements qu'elle comporte. Ils sont nombreux et de tous ordres.

Nous nous contenterons d'insister sur les résultats techniques de la compétition. Celle-ci a provoqué, de la part de nos constructeurs, un effort sans précédent, tant dans la voie de la cellule que dans celle du moteur. Il ne faut pas seulement tenir compte, dans l'estimation du résultat, de ce que représentent les vainqueurs; les avions Potez et Caudron, les moteurs Potez et Renault, mais aussi ceux qui, éliminés par le sort, n'en ont pas moins travaillé, de la façon la plus utile, au progrès du matériel, c'est-à-dire Farman, Kellner-Béchereau, Régnier, Delage, Albert. L'effort qu'ils ont fourni n'est pas perdu; il produira.

Notons que réalisée par l'initiative privée, la Coupe Deutsch de la Meurthe met en valeur la formule la plus heureuse d'encouragement au progrès aéronautique: celle du concours qui assure la meilleure sélection des compétiteurs. C'est la véritable formule la plus économique, la plus saine, celle dont l'Etat doit s'inspirer.

Car l'Etat, en consacrant trois millions — dont il ne distribuera qu'une partie — à la Coupe Deutsch, n'a jamais obtenu, à dépense égale, de pareils résultats. C'est une leçon qu'il lui faut méditer.

Cela dit, terminons en renouvelant aux usines Potez et à Georges Détré, les grands vainqueurs de la Coupe Deutsch, nos chaleureuses félicitations. Ajoutons aux bons artisans de la victoire l'hélice Levasseur, les magnéto « Vollex » Aviation R. B.; les enduits Avionine, etc... G. H.

**On nous signale...**

Que le poste de pilotage du trimoteur Couzinet « Arc-en-Ciel », qui vient de réaliser la traversée aller et retour de l'Atlantique-Sud, était équipé avec des compas Morel construits en exclusivité par les Etablissements Krauss. Simple remarque: sur sept équipages français ayant traversé l'Atlantique, six ont utilisé le compas Morel dont les qualités sont bien connues.

Que l'avion de course Caudron, de Delmotte, classé second dans la Coupe Deutsch, et avec lequel il battit le record du monde de vitesse sur 100 kilomètres des avions légers, est enduit avec des produits Clément et Rivière. Cet enduit, particulièrement beau, a valu à cette maison les félicitations des Services Techniques.

**Jean KAZIAN**

vous présente pour l'été ses  
Tenues en toile à 235 et 265 fr.  
Tenues en gabardine à 355 et 465 fr.  
PARIS, 20, rue de Picardie  
VERSAILLES, 33, rue d'Anjou  
CHARTRES, 8, rue du Ravin (Maison Guillemin)  
COMPIEGNE, 38 bis, r. Jeanne-d'Arc (Maison Russak)

Demandez tarif  
feuilles de mesures et échantillons  
Facilités de paiement  
Location pour les périodes

**APPRENEZ A PILOTER CHEZ MORANE-SAULNIER à Villacoublay**  
Prix du Brevet : 8.000 frs (Casse et Assurance dégâts aux tiers, compris)  
Cours spécial d'acrobatie et de Haute Ecole : 5.000 frs  
RENSEIGNEMENTS : 3, rue Volta, Puteaux (Seine)

Le Rêve de votre jeune Garçon est d'avoir un Avion qui vole...  
**Offrez-lui donc... Un avion "Trianon" Un planeur "Vauville" Un "Potez" Jouets Aériens Incomparables**  
EN VENTE PARTOUT  
Fabrication Française  
Premier prix : 9 francs

**ANTIRETOURS CLAVIE**  
Efficacité absolue contre les retours de flammes  
Sans diminution de puissance sans augmentation de consommation  
UN SEUL ÉLÉMENT ABSOLUMENT INDEFORMABLE  
**SOCIÉTÉ D'APPLICATIONS DES MACHINES MOTRICES**  
6, Boulevard Ornano, PARIS (XVIII<sup>e</sup>)  
Tél. : Nord 26-23 et 26-24; Adr. Tél. : Motrimachi-3-Paris

**FORGES de FOULAIN**  
Bureaux : PARIS, 34, rue de Liège Tél. : CENTRAL 45-00  
à FOULAIN (Haute-Marne) Tél. N° 6  
"Toutes pièces forgées et matriées pour l'AERONAUTIQUE, spécialement en alliages légers à haute résistance et ultra-légers au magnésium"

**LE « ? » BRÉGUET - HISPANO - SUIZA**  
du raid PARIS-NEW-YORK, magnifiquement accompli par COSTES et BELLONTE, a été construit (CELLULE et MOTEUR) avec des pièces forgées et matriées en aciers spéciaux et en duralumin exécutées aux  
**FORGES DE FOULAIN**  
DURALUMIN, etc...

**Postes de T. S. F. d'Avions et d'Hydravions**  
Petite, moyenne et grosse puissance Equipements électrique et radio électrique d'avions.  
**Postes d'Aérodromes**  
**LA RADIO-INDUSTRIE**  
Fournisseur des Ministères de la Marine et de la Guerre, des Grandes Compagnies de Navigation Aérienne et de nombreux Gouvernements Etrangers.  
25, rue des Usines, PARIS  
Tél. : Ségur 66-32 ou 92-79  
J. C. B. S. S. S. S.

**MARITIME**  
**AIR** LA VOIE DE LA TERRE EN 8 JOURS  
**JAIGON EN 8 JOURS**  
2 RUE MARBEUF 8<sup>e</sup> Téléphone Elysées 38 95  
**PASSAGERS**  
**ORIENT**  
départ. hebdomadaire le jeudi  
LITRES