

La Coupe Deutsch de la Meurthe et la vitesse aérienne

L'Aéro-Club de France organise, pour mai 1933, une épreuve internationale de vitesse dont la formule, à la fois très simple et très nouvelle en matière aéronautique, doit retenir l'attention de tous les constructeurs, français et étrangers : c'est la nouvelle « Coupe Deutsch de la Meurthe ».

Conditions techniques : avoir démontré sur 100^{km} une vitesse de 200^{kmh}, disposer d'un ou de plusieurs groupes moteurs dont la cylindrée totale ne dépasse pas 8 litres.

Conditions sportives : départ en ligne et deux parcours de 1000^{km} chacun, sur circuit de 100 à 200^{km}, séparés par 1^h 30^m de temps de ravitaillement neutralisé.

Le vainqueur est le premier qui passe la ligne d'arrivée : pour l'épreuve de 1933, réservée aux plus lourds que l'air prenant le départ du sol, il reçoit 100 000^{fr}.

Une telle « course », où les avions seront peints aux couleurs conventionnelles déjà imposées pour les grandes épreuves d'automobilisme, doit procurer un spectacle clair, capable de passionner une foule et aussi d'intéresser l'opinion publique. Surtout, la limitation technique de base doit conduire à des résultats saisissants, en ce sens qu'elle montrera la parfaite compatibilité des cylindrées moyennes avec des vitesses qui passent jusqu'ici pour être l'apanage des « monstres ». La Coupe Schneider, sur 350^{km}, a été gagnée à 548^{kmh}, 452 avec un moteur de 2500 HP et 37 litres; la prochaine Coupe Deutsch pourrait parfaitement revenir à un avion capable de couvrir, avec un moteur de 8 litres, la base de vitesse à 400^{kmh} et les 1000^{km} de l'épreuve à plus de 300^{kmh}.

Rappelons seulement les records du *De Havilland « Tiger-Moth »*, en 1927, à 300^{kmh}, avec un moteur de 130 HP. Or les spécialistes du moteur poussé tireront au moins 400 HP, aujourd'hui, des 8 litres que le règlement leur alloue.

Surtout, un tel règlement devrait avoir ce grand résultat d'intéresser à la vitesse pure l'industrie aéronautique

libre. La Coupe Schneider, viciée dans son esprit par des considérations de prestige et d'évidentes préoccupations militaires, était devenue une « affaire d'État », où s'engloutissaient les millions par dizaines; en fait, elle était un « domaine réservé ».

La Coupe Deutsch, elle, ouvre un « domaine public » et, dans le cadre normal des appuis officiels donnés en tous pays à la recherche et à la construction aéronautiques, on devrait pouvoir réaliser — pour l'épreuve de 1933 — une vingtaine d'avions, de quelque dix types différents.

On dira : « Pourquoi favoriser la création d'avions de course qui, la course finie, n'auront plus de sens ? » Nous pensons au contraire que de tels efforts, dans le cadre d'un bon règlement auquel il faut rendre hommage, aideront à faire bientôt de la vitesse aérienne une réalité pratique qu'elle n'est certes pas encore.

Nous avons discuté ici-même, plus d'une fois, le prix et le sens de la vitesse. La vitesse n'est pas la seule justification de l'aviation; mais, dans le domaine européen en particulier, il est de plus en plus clair que l'aéronautique marchande ne s'imposera que par des vitesses commerciales très supérieures à celles d'aujourd'hui. La plus grande vitesse propre des avions, les services continus de jour et de nuit, telles sont les voies de ce progrès; mais la première est, de loin, la plus accessible, car la nuit — et surtout le mauvais temps nocturne — restent et resteront les ennemis. C'est donc la vitesse propre des avions qu'il faut travailler avant tout et rendre compatible avec le service diurne régulier; l'effort technique, variable pour la nouvelle Coupe Deutsch, pourrait aboutir bientôt à des avions multi-moteurs de moyenne puissance qui, à 300^{kmh}, feraient du réseau européen une réalité organique et justifieraient enfin les sacrifices faits en sa faveur. H. B.



Un des LOCKHEED « ORION » mis en service par la SWISSAIR.

Le 13 mai, Reichers, sur Lockheed « Altair », va de New-York à Terre-Neuve à plus de 300^{kmh}, puis, battu par la tempête, se pose en mer à 80^{km} des côtes d'Irlande, qu'il eût pu gagner en 9 à 10 heures de vol. Du 20 au 21 mai, Miss Amelia Earhart, sur Lockheed « Vega », va de Terre-Neuve à Londonderry (Irlande) à 215^{kmh}. Deux jours plus tôt, MM. Mittelholzer et Zimmermann, directeurs de la Swissair, étaient venus démontrer à Paris un des Lockheed « Orion » du service Zurich-Vienne, maintenant assuré à 260^{kmh}, au lieu de 141. Démonstrations valables et signes concordants d'un intérêt nouveau pour la vitesse en matière d'aviation de transport.