

Le CAUDRON 450-RENAULT 310 HP d'Arnoux, vainqueur de la Coupe Deutsch de la Meurthe 1934, prenant le départ à Étampes, le 27 mai, pour la deuxième manche de 1000<sup>km</sup>; à droite, l'ingénieur en chef Hirschauer, qui vient d'abaisser son drapeau.

### La belle journée de la Coupe Deutsch de la Meurthe

Pour la seconde fois, la Coupe Deutsch s'est disputée le 27 mai, dans le plus beau ciel, mais par un vent assez vif pour affecter sensiblement les résultats d'une épreuve de vitesse comportant vingt circuits de 100<sup>km</sup>. La victoire a récompensé le concurrent qui avait fait cette année l'effort le plus grand et le plus méthodique : *Caudron-Renault*. Ainsi, à son tour, cette si importante association montre l'intérêt, déjà mis en lumière par *Potez-avions* et *Potez-moteurs* en 1933, de l'unité dans l'étude et la construction de la machine volante.

C'est à 389<sup>kmh</sup> que le pilote vainqueur, Maurice Arnoux, sur *Caudron C. 450-Renault* 6 cylindres 310 HP et hélice *Ratier* à pas variable automatique, a couvert les 2000<sup>km</sup> de la grande épreuve; la vitesse marquée donc, d'une année à l'autre, un progrès de 67<sup>kmh</sup>. Encore faut-il noter que, sur le même appareil, le chef-pilote Delmotte avait porté à 431<sup>kmh</sup>, trois jours plus tôt, le record de vitesse sur 100<sup>km</sup>. Magnifiques résultats, si l'on songe qu'il s'agit d'avions pesant 500<sup>kg</sup> à vide, et à moteur de 8 litres ! On peut d'ailleurs penser que la Coupe elle-même aurait été gagnée à 415 ou 420<sup>kmh</sup> si M. Caudron et M. Riffard n'avaient pas, la veille de l'épreuve, observé une anomalie dans le fonctionnement du train éclipse dont les avions de 1934 étaient munis; ils prirent alors la décision de faire courir ces appareils avec les roues fixées en position basse; dans la nuit, hâtivement, on fabriqua des carénages. C'est dans ces conditions qu'Arnoux, pilote du *C. 450* (avion de 1933)

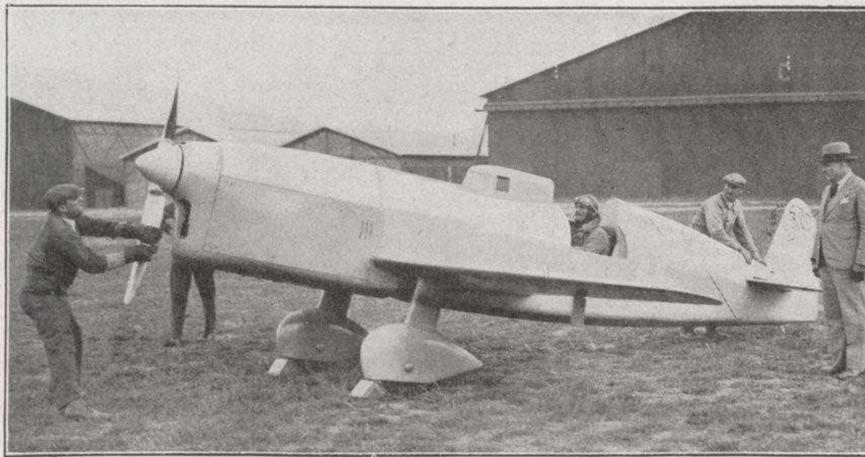
à roues soigneusement carénées, remporta la victoire.

Derrière lui, Massotte, pilote d'un *Caudron C. 366*, à moteur *Régnier* 210 HP, a tiré un admirable parti de cette puissance modeste et, aidé par une hélice *Levasseur* à pas variable commandé par le pilote, couvrit les 20 tours à 361<sup>kmh</sup>; le troisième concurrent classé fut Monville, sur *Caudron C. 460* à moteur *Renault* 310 HP, avec 337<sup>kmh</sup> de vitesse moyenne. Détré et Lemoine, pilotes des *Potez-Potez* dérivés de l'avion vainqueur en 1933, furent tous deux éliminés par des incidents de matériel. Détré se posa en campagne, de façon normale, comme Delmotte sut le faire — au dernier tour — alors qu'il se rapprochait du vainqueur. Ces atterrissages prouvèrent — outre l'habileté de grands pilotes — les qualités pratiques incorporées à ces avions de vitesse (chargés, au départ, à 111<sup>kg</sup> et 125<sup>kg</sup> au mètre carré) par leurs volets d'intrados et d'excellents atterrisseurs : *Charlestop* pour les *Caudron 450* et *366*, *Messier* pour les *Potez*.

Il faut aussi souligner le caractère normal des départs, principalement dû à l'emploi d'hélices à pas variable.

Le pilote britannique Comper, sur *Comper « Streak »*, à moteur «*Gipsy-Major*» 146 HP et train relevable, fit — sans réel espoir de victoire — la même course courageuse qu'en 1933.

H. B.



Massotte, sur CAUDRON 366-RÉGNIER 210 HP, fait procéder au lancement de son moteur avant un essai; à droite de la photographie, M. Régnier.

Les matériels et équipements mis en œuvre pour la Coupe Deutsch seront étudiés, par analyse de documents originaux et dessins inédits, dans notre prochain numéro.