

LA COUPE DEUTSCH

La clôture des engagements à droits doubles de la Coupe Deutsch a eu lieu le 1^{er} février. Les appareils inscrits sont :

René Caudron, avion Caudron-Renault;
Avions Farman, avion Farman-Farman;
Rabatel, avion Farman-Hispano-Suiza;
Régnier, avion Caudron-Régnier;
Béchereau-Kellner, avion Béchereau-Kellner-De-lage;
Aéroplanes Henry Potez, avion Potez-Potez;
Aéroplanes Henry Potez, avion Potez-Potez;
Ludovic Arrachart, avion Caudron-Renault;
Avions Farman, avion Farman-Renault;
Société Albert-Aéronautique, avion Albert-Régnier;
Société Albert-Aéronautique, avion Albert-Régnier;
Aversing Benisaf, avion Comper Swift-de Havilland;
René Caudron, avion Caudron-François Baudot (complexe).

Caudron avait préparé un monoplane léger de dimensions extrêmement réduites, avec train escamotable, qui devait être équipé avec le moteur 8 litres Chaise 300 CV. La mise au point de ce moteur ne lui permettant pas de participer cette année à la Coupe, cet appareil, avec un autre fuselage et un autre train d'atterrissage, devait être monté avec un moteur Régnier dérivé du Gipsy et comportant deux cylindres supplémentaires, soit six.

On connaît peu de choses sur les appareils Farman, sinon qu'un avion comportant une roue principale dans l'axe du fuselage est actuellement préparé.

Peu de détails également sur l'avion Kellner-Béchereau qui dériverait, dit-on, de l'avion de chasse du même constructeur : pilote à l'AV, moteur sous les ailes actionnant deux hélices placées devant celles-ci.

Les avions anglais se réduisent au Comper Swift avec moteur Gipsy qui courra probablement sans modifications ni au moteur, ni à la cellule, la vitesse atteinte étant, paraît-il, de 320 kmh. et ce concurrent préférant ne pas risquer les aléas d'une mise au point du dernier moment.

Les Italiens devaient préparer en grand silence des appareils pour cette épreuve, mais ce silence a persisté jusqu'au dernier moment.

Les Allemands, qui possèdent pourtant des appareils rapides, devaient simplement équiper un autre Comper Swift avec un moteur Hirth 150 CV, mais ce projet n'a pas abouti.

Quant au concurrent américain Anderson, il semblait être bien préparé avec son matériel qui a déjà couru à Cleveland.

Tous ces renseignements sont d'ailleurs officiels et non confirmés par les constructeurs qui, comme d'habitude, évitent les indiscretions prématurées.

Le circuit passe par Etampes, Chartres,

Orléans et, enfin, par un point dans la direction de Châteaudun, point déterminé de manière à ce que ce parcours ait un développement égal à 200 kilomètres. L'épreuve sera donc courue sur deux fois cinq tours du circuit.

A la suite d'une démarche faite par l'Aéro-Club de France, le ministre de l'Air a décidé, en raison de l'intérêt technique présenté par la Coupe Deutsch de la Meurthe, tant en ce qui concerne les progrès aérodynamiques des cellules que le progrès thermodynamique des moteurs, d'attribuer des primes d'un total de 3 millions aux concurrents français, sur les bases du règlement ci-dessous :

Les primes ci-après indiquées ont pour but de récompenser les concurrents français, disposant d'un matériel français, c'est-à-dire cellule et moteur usinés et construits en France (les pièces d'équipement interchangeable, telles que pneumatiques, bougies, dispositifs d'allumage, etc., étant exceptées).

I. *Participation à la course. Un million.* — Tout concurrent français ayant, lors de la course, effectué simultanément les performances suivantes :

Une vitesse moyenne V d'au moins 280 km.-h.;

Un parcours L au moins égal à 200 km.;

Un produit P égal LV^4 au moins égal à 1.000×280^4 ;

recevra une prime de 1.000.000 francs $X \frac{P}{\sum P}$ avec maximum de 250.000 francs.

$\sum P$ étant la somme des points pour les concurrents français.

II. *Classement français. Un million.* — Ne seront primés dans cette catégorie que les concurrents ayant terminé la course.

Le premier du classement des concurrents français recevra :

500.000 francs si sa vitesse moyenne a atteint ou dépassé 325 km.-h.;

300.000 francs si sa vitesse moyenne a été comprise entre 325 et 280 km.-h.

Le second du classement des concurrents français recevra :

300.000 francs si sa vitesse moyenne a atteint ou dépassé 325 km.-h.;

200.000 francs si sa vitesse moyenne a été comprise entre 325 et 280 km.-h.

Le troisième du classement des concurrents français recevra :

200.000 francs si sa vitesse moyenne a atteint ou dépassé 325 km.-h.;

150.000 francs si sa vitesse moyenne a été comprise entre 325 et 280 km.-h.

III. *Classement international. Un million.* — Ne sera primé dans cette catégorie que le concurrent classé premier du classement des concurrents français.

Si ce concurrent est classé premier du classement général, il touchera :

1.000.000 francs si sa vitesse moyenne est supérieure à 350 km.-h.;

750.000 francs si sa vitesse moyenne est supérieure à 320 km.-h.

Si ce concurrent est classé deuxième du classement général, il touchera :

750.000 francs si sa vitesse moyenne est supérieure à 350 km.-h.;

500.000 francs si sa vitesse moyenne est supérieure à 320 km.-h.

Si ce concurrent est classé troisième du classement général, il touchera :

500.000 francs si sa vitesse moyenne est supérieure à 350 km.-h.;

250.000 francs si sa vitesse moyenne est supérieure à 320 km.-h.