

AVIATION CIVILE

LA COUPE DEUTSCH DE LA MEURTHE 1936

La coupe Deutsch de la Meurthe a été courue pour la quatrième fois le 13 septembre, grâce à la générosité de sa fondatrice, Mlle Deutsch de la Meurthe. Le ministre de l'Air avait bien voulu accorder ses encouragements à l'épreuve en lui réservant d'importantes primes.

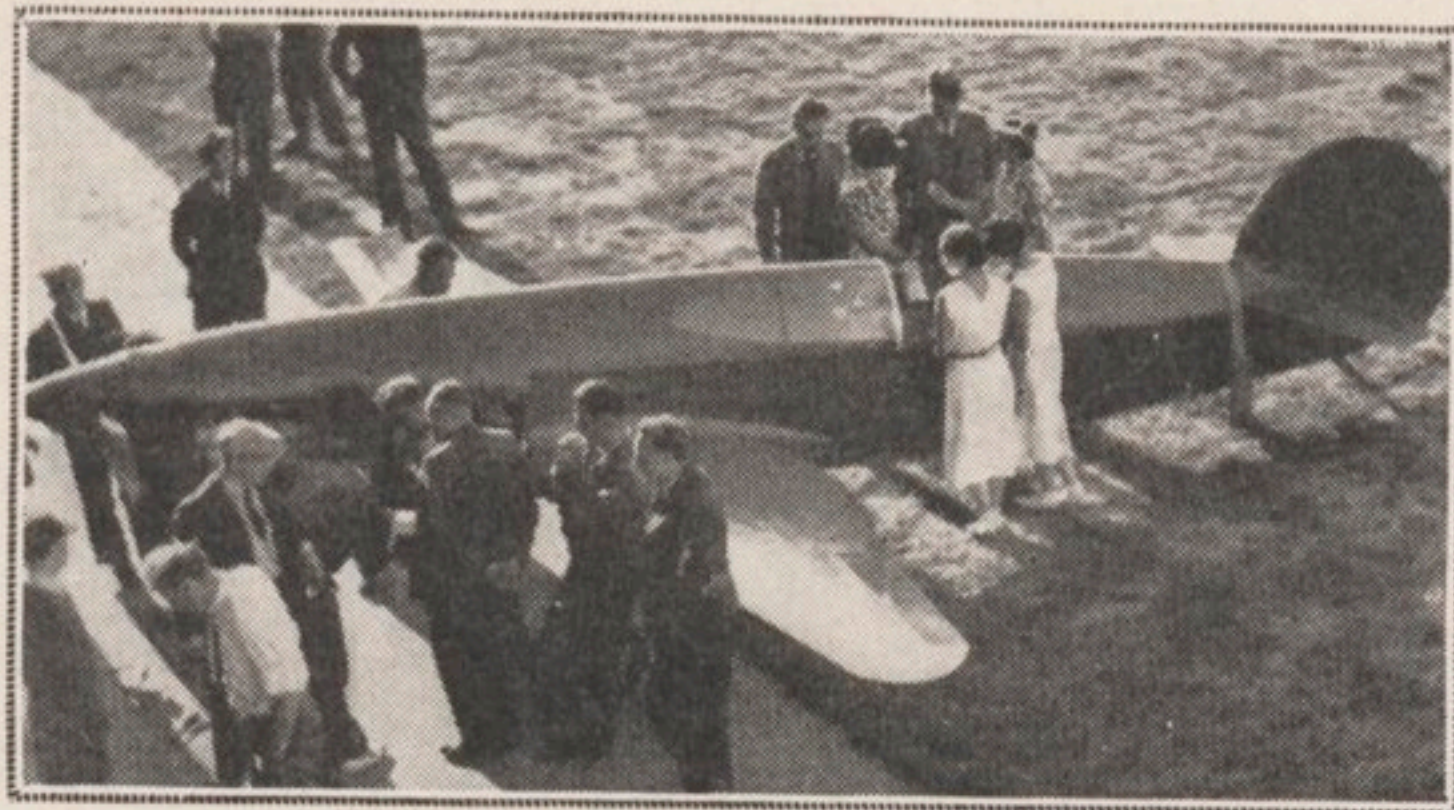
Les plaines de la Beauce, d'Etampes à Chartres, furent une fois de plus le théâtre de la course.

A vrai dire, on regretta qu'il n'y eut pas d'inscriptions étrangères, puis que Régnier ne puisse pas qualifier l'avion qu'il avait inscrit; de ce fait, Caudron-Renault restait seul en course.

Sur les cinq machines qu'il avait engagées, trois seulement furent présentées et les avions à moteur de 12 cylindres ne purent en temps utile effectuer les éliminatoires. Lorsqu'on apprit en France le sensationnel succès de Michel Détrouyat, à Los-Angeles où, sur le Caudron-Renault N° 8 de la coupe Deutsch de la Meurthe 1935, il gagna brillamment le Greve-Trophy couru sur une petite piste de 8 km. à la vitesse de 385 km./heure et le Thompson-Trophy, si envié outre-Atlantique, à la vitesse moyenne de 425 km./heures, atteignant au cours d'un des circuits le chiffre de 485 km./heure, l'intérêt porté à la coupe Deutsch de la Meurthe augmenta considérablement.

Caudron-Renault présenta à la coupe un avion type 450 (même type que celui de Michel Détrouyat aux Etats-Unis) à moteur type coupe Deutsch de la Meurthe 1935-1936, 6 cylindres inversés. Cet appareil, à train d'atterrissage fixe en porte à faux, pèse à vide 559 kg., la puissance du moteur est de 350 CV à 3.200 tours et ses principales caractéristiques sont : longueur 7 m. 125, envergure 6 m. 750, hauteur, 2 m. 360, surface portante 7 m. 2, hélice métallique Ratier à masselottes (changement de pas automatique).

Dans les deux autres appareils type 461, d'importantes modifications avaient été apportées au corps de l'appareil. La surface portante restait la même, 7 m. 2, la longueur était portée à 8 m. 185, l'envergure, 6 m. 75, la hauteur, 2 m. 160. Le poids à vide, 631 kg. Les moteurs sont du même type que sur le 450. La saillie faite par l'habitacle



LE CAUDRON-RENAULT C 460-1

Voir page 237 la photographie du vainqueur Lacombe.

du pilote a complètement disparu de telle sorte que le fuselage offre une ligne absolument continue.

Les qualités de combativité sportive des trois pilotes auxquels furent confiées les délicates machines, permettaient d'espérer une lutte acharnée; malheureusement la mise au point de moteurs et d'avions aussi délicats que ces appareils de course est longue; les grèves de l'industrie aéronautique de ces derniers mois, puis les vacances du personnel des usines, apportèrent un grand retard à la préparation des engins toujours, bien qu'on le déplore, effectuée au dernier moment. Pour tirer des avions le maximum de rendement comme les années dernières, il eut fallu que les constructeurs puissent disposer de quelques jours supplémentaires; la progression continue des vitesses enregistrées aux trois dernières coupes nous avait habitués à des résultats très brillants : 322 km. 797 en 1932, 388 km. 977 en 1934, 443 km. 965 en 1935, sur les 2.000 kilomètres.

D'autre part, la date de la coupe Deutsch de la Meurthe avait été modifiée. Pour permettre des possibilités d'atterrissage sur tout le parcours, cette épreuve ne peut être courue que lorsque les récoltes ne sont pas sur pied, soit au printemps, lorsque les cultures sont très basses, soit à l'automne lorsque les moissons ont été faites, c'est ce qui détermina l'Aéro-club de France à choisir le mois de septembre qui permettrait d'augmenter le délai de préparation des avions; l'approche de l'équinoxe eut certainement des conséquences sur les conditions atmosphériques qui se révélèrent mauvaises le 13 septembre.

Le départ devait être donné à 8 heu-

res du matin, la brume qui s'étendait sur le circuit obligea les commissaires à retarder ce départ jusqu'à 11 h. 30. C'est Lacombe qui s'envola le premier, puis Arnoux à 11 h. 31 et Delmotte à 11 h. 32.

Le premier tour du circuit fut couvert à la vitesse moyenne de 376 km. 569 par Lacombe, 386 km. 266 par Arnoux, 390 km. 879 par Delmotte.

Les sept premiers tours furent effectués sans incident, mais Delmotte dû atterrir à ce moment ayant perdu une pipe d'échappement, il ne put reprendre le départ.

La vitesse moyenne de Lacombe, au cours de la première manche de 1.000 km., ressort à 403 km. 818 et celle d'Arnoux à 414 km. 550.

Le départ fut donné pour la deuxième manche après l'escale prévue au règlement; malheureusement deux ennuis de mise en route (vessie de l'hélice de Lacombe et démarreur d'Arnoux) ne permirent pas aux concurrents de prendre leur départ à l'heure fixée. De ce fait, la moyenne générale de Lacombe, en fin de compétition, tomba à 389 km. 462 à l'heure et celle d'Arnoux à 369 km. 590.

Si l'on défalque de ces chiffres le temps de la mise en route des deux appareils, la moyenne générale ressort pour Lacombe à 409 km. 400 et pour Arnoux à 410 km. 022.

Le meilleur tour de chacun des concurrents a été accompli : pour Lacombe, au 10° tour : 413 km. 205 à l'heure; pour Arnoux, 5° tour : 428 km. 570 à l'heure; pour Delmotte, 5° tour, 432 km. 172 à l'heure.

Pour terminer le récit de la coupe 1936 nous voulons féliciter hautement la patrouille acrobatique d'Etampes, sous les ordres du lieutenant Fleurquin, qui a effectué une magnifique démonstration, pendant l'escale de la coupe, devant un public enthousiasme. La présentation de l'autogire a été digne également de tous éloges.

Et maintenant, pensons à l'avenir. Quand sera courue la prochaine coupe Deutsch de la Meurthe ? Quelle sera la cylindrée des moteurs : 8 litres ou 6 litres 5 ? Nous le saurons prochainement.

M. Jaffoux-Tissot