

LES GRANDES EPREUVES AERONAUTIQUES

La Coupe Deutsch de la Meurthe

Dimanche prochain 28 mai 1933 à l'aérodrome d'Etampes-Mondésir

Organisée par l'Aéro-Club de France, au profit de la Caisse de Secours de l'Aéronautique, avec le concours du Ministère de l'Air et de la Chambre Syndicale des Industries Aéronautiques, la compétition consiste en une course de vitesse sur 2.000 km., en deux séries de 1.000 km. chacune. Huit appareils — sept Français et un Anglais — ont été qualifiés en satisfaisant à l'épreuve éliminatoire. Depuis, il reste, en tout, sept avions en présence.



LES PILOTES. — 1. André Salel; 2. Raymond Delmotte; 3. Maurice Arnoux.

C'EST une très grande épreuve que cette Coupe Deutsch de la Meurthe, qui se disputera dimanche prochain. Elle sera intéressante à deux points de vue: par la compétition proprement dite, mettant aux prises des avions dont la vitesse dépasse 300 km.-heure, par les progrès techniques qu'elle révélera.

Depuis plusieurs années, nous étions privés, en France, de ces courses de vitesse dont la dernière courue chez nous était précisément déjà une Coupe Deutsch de la Meurthe, offerte par le grand mécène disparu depuis. Il ne restait que la Coupe Schneider, course d'hydravions de grande vitesse, qui gagnée chaque fois par un hydravion étranger, se disputait, pour cette raison, hors de nos frontières. La Coupe Schneider, remportée définitivement en 1931 par la Grande-Bretagne, était prodigieusement intéressante; elle avait l'inconvénient de mettre en ligne des hydravions de puissance illimitée et de nécessiter pour les constructeurs qui voulaient y prendre part des dépenses extrêmement élevées. A tel point que les Etats devaient assumer ces dépenses et que la course essayait d'être une compétition de constructeurs, pour devenir une course de pays possédant non seulement les meilleurs techniciens, mais aussi les moyens financiers suffisants pour les soutenir.

La nouvelle Coupe Deutsch de la Meurthe, créée par l'Aéro-Club de France, en souvenir de son ancien président, inaugure une formule nouvelle: Elle impose aux concurrents une cylindrée-limite et les essais préliminaires, les résultats déjà obtenus ont montré le puissant intérêt de cette formule. Si la construction et la mise au point des avions de course coûtent cher, les dépenses sont néanmoins proportionnées au but poursuivi et ne dépassent pas les possibilités industrielles. L'aide de l'Etat, aide d'ailleurs limitée, est, à coup sûr, productive et ne récompense que le résultat acquis.

Techniquement, la formule fait naître des moteurs nouveaux ou provoque le perfectionnement des moteurs existants. Les cellules sont l'objet d'efforts féconds. Déjà, d'une cylindrée limitée, on a tiré des chevaux supplémentaires, et, comme il s'agit de « tenir » sur 2.000 kilomètres, il ne peut s'agir d'engins exceptionnels incapables de durer.

Rarement, une épreuve aéronautique produira de pareils enseignements. Nous allons vivre l'atmosphère passionnante d'une course magnifique et assister, en même temps, à un spectacle qui vaut la peine d'être vu.

Il faut faire, dimanche, le voyage d'Etampes.

G. H.

N. B. — Ces lignes étaient écrites quand nous avons appris l'accident de Ludovic Arrachart. C'est une perte cruelle, irréparable. Arrachart meurt au service de l'Aviation, mais si terrible, si désolante que soit sa fin combien prématurée, les conclusions de cette note n'en sont pas modifiées. Hélas! pourquoi faut-il que la course au progrès se paie si chèrement?

Les conditions de la course

La Coupe Deutsch de la Meurthe est ouverte à tous les avions à condition que la cylindrée totale de leur moteur soit au maximum de 8 litres.

L'épreuve se dispute en deux séries de vols, de 1.000 km. chacun, soit 2.000 km. au total.

Le circuit adopté a 100 km. de développement: Etampes-Mondésir — aérodrome de Chartres — virage de Boncé — Etampes-Mondésir. Il sera parcouru dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

Un temps neutralisé de 1 h. 30 sera accordé aux concurrents entre les deux parcours de 1.000 km.

Pour le premier parcours de 1.000 km., les départs seront donnés à partir de 9 heures du matin. Les avions partiront dans l'ordre des numéros d'immatriculation qui leur ont été accordés.

Les appareils seront placés face au vent et le chronométrage sera effectué au moment où l'avion passera en vol la ligne de départ tracée sur l'aérodrome d'Etampes-Mondésir et qui est une ligne fictive réunissant le bâtiment de direction de l'aérodrome à un petit pont passant au-dessus de la voie ferrée d'Orléans, qui limite le terrain à l'Ouest.

Le pilote aura deux minutes depuis le moment où il aura reçu le départ au sol pour passer cette ligne.

L'arrivée sera chronométrée en vol au passage de la ligne d'arrivée. Le concurrent aura alors 1 h. 30 pour effectuer les

course, à 9 heures du matin, sera définitivement fermé onze heures après, la durée (1 h. 30) de l'escale obligatoire étant comprise dans ce délai.

Enfin, si les conditions atmosphériques l'exigeaient, les Commissaires sportifs auraient le droit de retarder les épreuves.

Les appareils

Les règlements imposaient aux appareils un vol de qualification de 100 km. à plus de 200 km.-h., accompli avant le 14 mai au coucher du soleil.

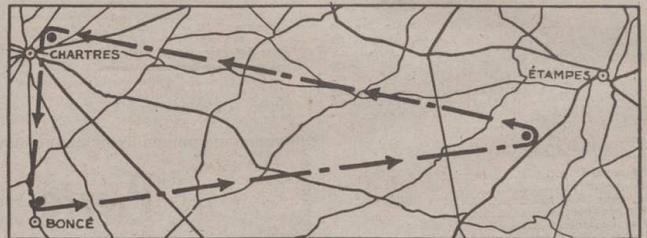
Sur treize avions engagés, huit ont satisfait à cette condition et ont donc été qualifiés pour prendre le départ le 28 mai. Sur les cinq autres, deux ont été déclarés forfaits, deux n'ont pas été prêts à temps, le cinquième a été brisé, pendant les essais, à la suite d'un atterrissage sur mauvais terrain.

L'accident d'Arrachart réduit à sept le nombre total des participants.

Les vitesses réalisées par les huit avions qualifiés, au cours de l'épreuve préliminaire imposée, ont été les suivantes:

2. Comper-de Havilland : 236 km.-h. 500.
3. Farman-Farman : 216 km.-h. 476.
6. Caudron-Renault : 322 km.-h. 349.
7. Farman-Renault : 266 km.-h. 469.
8. Caudron-Régnier : 262 km.-h. 975.
10. Potez-Potez : 225 km.-h.
11. Caudron-Renault : 296 km.-h. 052.
12. Potez-Potez : 247 km.-h.

Les vitesses atteintes dans le vol de qualification ne sont données ici qu'à titre



Le circuit triangulaire de 100 km. Etampes-Chartres-Boncé sur lequel se disputera dimanche la Coupe Deutsch de la Meurthe.

opérations de ravitaillement en combustible.

Pour le départ du deuxième vol de 1.000 kilomètres, les départs seront donnés au sol, moteurs arrêtés.

Le temps d'escale sera prolongé d'un temps variable pour chaque concurrent qui sera égal au temps écoulé entre le passage de la ligne de départ par ce concurrent et le passage de la ligne de départ par le dernier concurrent parti. De cette façon, les concurrents se trouveront en course comme s'ils avaient reçu tous simultanément le premier départ en vol.

A l'arrivée définitive, c'est-à-dire au deuxième passage de la ligne d'arrivée, l'avion qui aura passé le premier la ligne d'arrivée sera le gagnant de la Coupe Deutsch de la Meurthe.

Les concurrents peuvent employer un carburant de leur choix. Ils pourront atterrir autant de fois qu'ils le voudront mais, bien entendu, la durée de ces escales comptera dans le temps de course. Toutes réparations, tous ravitaillements sont autorisés dans ces conditions. Le pilote sera seul à bord et ne pourra être remplacé pendant la durée de l'épreuve. Le contrôle ouvert au départ de la

documentaire. Les pilotes ne cherchaient pas à aller vite mais seulement à se qualifier. Ceux qui disposaient d'atterrisseurs relevables n'ont pas utilisé ce dispositif et les vitesses maximum possibles ont, en réalité, beaucoup plus élevées.

Les Ailes ont décrit en détail l'avion Potez à moteur Potez dans leur numéro 621 du 11 mai; elle décrit aujourd'hui, en page 8, l'avion Caudron qui fut construit à trois exemplaires; elles ont publié bon nombre de renseignements sur les deux Farman et le tableau de la page 11 complète et résume cette documentation.

Reste le Comper-Swift (N° 2). C'est un avion de construction anglaise équipé d'un moteur de Havilland « Gipsy-Major » actionnant une hélice métallique Fairey-Reed. Monoplan à aile haute, du type de série. Construction bois avec fuselage en trois sections, assemblées au moyen de boulons; le gouvernail de direction et la dérive, seuls, sont en métal. Atterrisseur non relevable mais avec amortisseurs enfermés dans le fuselage.

A noter que tous les avions engagés sont monoplans. On trouvera les caractéristiques essentielles des moteurs dans le tableau de la page suivante.

Pour aller à Etampes

PRIX DES ENTREES

Au pesage, 20 fr.
Au pavillon, 10 fr.
A la pelouse, 2 fr.
Tickets à demi-tarif pour les membres des associations aéronautiques, au siège de ces associations.

GARAGE

Des garages sont organisés dans chaque enceinte. Prix uniforme. voiture, 6 fr.; moto, 4 fr.; vélo, 1 fr.

RESTAURANT

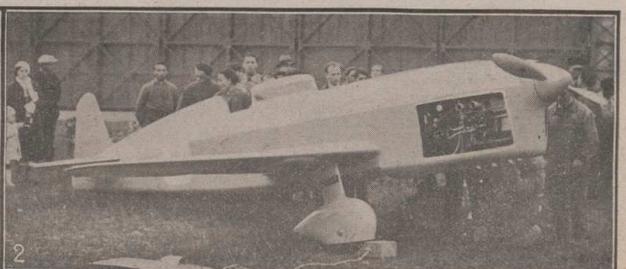
Un restaurant organisé par la maison Félix Potin fonctionnera sur le terrain. Prix du repas: 30 fr., vin et café compris.
On peut retenir sa place auprès de l'Aéro-Club de France, 6, rue Galilée, Paris (16^e).

TRANSPORTS

1° Par auto-car :
Départ à 6 h. 45 de la Porte d'Orléans. Prix du trajet, aller et retour: 26 fr.
On peut retenir sa place auprès de l'Aéro-Club de France, 6, rue Galilée, Paris (16^e).

2° Par chemin de fer :
Aller, gare du Quai d'Orsay: 7 h. 03, 7 h. 51, 8 h. 16, 10 h. 45, 12 h. 20.
Retour, gare d'Etampes: 17 h. 06, 18 h. 09, 18 h. 19 (1^{re} classe seulement), 19 h., 20 h. 50.
Service d'autocar de la gare d'Etampes à l'aérodrome et vice-versa: 4 fr. aller et 4 fr. retour.

Il est formellement interdit d'atterrir le 28 mai sur l'aérodrome d'Etampes-Mondésir.



LES AVIONS. — A gauche, le monoplan Farman, à moteur Renault de Maurice Arnoux; à droite, le Caudron à moteur Regnier de Henri Vallot.

NUMÉRO D'IMMATRICULATION	AVION	MOTEUR	PILOTE	AVION					MOTEUR											
				ÉVÉNEMENT (mètres)	SURFACE (mq)	ALONGEMENT	Poids total (kilogr.)	CHARGE au mq en kg.	CHARGE au CV en kg.	PUISSANCE au mq en CV	NOMBRE DE CYLINDRES	DISPOSITION	REFROIDISSEMENT	ALÉSAGE (m/m)	COURSE (m/m)	CYLINDRÉE (en litres)	SURALIMENTATION	Poids (en kg)	PUISSANCE (en CV)	RÉGIME (tours/min)
2	Comper	De Havilland	Comper	7,40	8,40	6,4	835	75	4,5	16,6	4	inversés	air	118	140	6,12	non	140	140	2,400
3	Farman	Farman	Salel	9,90	9,5	6,6	1.130	119	2,8	42	12	A	air	90,3	100	8	oui	260	400	3,700
6	Caudron	Renault	Delmotte	6,80	7,00	6,6	695	99	4,1	24,2	4	inversés	air	120	140	6,33	non	135	170	2,500
7	Farman	Renault	Arnoux	5,98	6,00	6	550	92	3,2	28,4	4	inversés	air	120	140	6,33	non	135	170	2,500
8	Caudron	Régnier	Vallot	6,80	7,00	6,6	765	109	3,5	31,4	6	inversés	air	114	130	8	non	206	220	2,450
10	Potez	Potez	Détré	6,65	7,20	6,1	900	125	2,9	43	4	étoile	air	98	117	8	oui	170	310	2,500
12	Potez	Potez	Lemoine	6,65	7,20	6,1	900	125	2,9	43	4	étoile	air	98	117	8	oui	170	310	2,500

Les pilotes

COMPER

Peu de renseignements encore sur ce pilote qui représentera l'industrie britannique dans la Coupe Deutsch de la Meurthe. Ancien officier pilote des Forces Aériennes anglaises, M. Comper débuta dans la fabrication des avions comme constructeur amateur, réalisant, à ce titre, un avion à petite puissance très réussi, avec lequel il accomplit de nombreuses démonstrations. Ayant réalisé, par la suite, d'autres machines, il finit par s'établir constructeur et sortit finalement le Comper-Swift, avion de tourisme à moteur Pobjoy 75 CV, bien connu aujourd'hui à la suite de raids importants.

ANDRÉ SALEL

Né à Paris, le 20 novembre 1904. Breveté le 3 mars 1927. Pilote de la maison Farman, totalise aujourd'hui 3.200 heures de vol. A formé, à l'École de Toussus-le-Noble, de nombreux élèves, spécialiste du vol sans visibilité extérieure. Nombreux voyages, notamment comme pilote du regretté Goulette: Paris-Madagascar et retour sur trimoteur Farman-Lorraine; Paris-Le Caire, en un jour et 12 heures sur Farman 190; France-Madagascar-France en 9 jours 18 heures; Paris-Le Cap, toujours sur Farman 190, et avec Goulette, dans le temps-record de 3 jours 18 heures, avec retour à Paris après avoir été atterri à Bruxelles pour y déposer un courrier. Chevalier de la Légion d'honneur.

RAYMOND DELMOTTE

Né à Saint-Quentin, le 11 novembre 1894. Breveté en 1915. Chef pilote de la firme René Caudron, compte 4.600 heures de vol. A battu, en 1927, un record de distance en circuit fermé pour avions légers. A été classé premier des concurrents français, à Berlin, aux Challenges Internationaux de Tourisme. Vainqueur de nombreux rallies internationaux: Reims, Biarritz, etc. A obtenu le second prix aux concours internationaux d'avions légers de Rotterdam et de Bruxelles. En 1932, a inauguré la ligne africaine Dakar-Saint-Louis avec un trimoteur Caudron. Excellent pilote d'essais qui a mis au point de nombreux prototypes. Chevalier de la Légion d'honneur.

MAURICE ARNOUX

Né à Montrouge, le 7 septembre 1895. Breveté en décembre 1914. Industriel, fervent pilote privé. Il totalise plus de 2.000 heures de vol effectuées de jour et de nuit. En 1916, a battu officiellement, sur un Farman 80 CV, le record du monde de hauteur avec passager et, en 1932, le record d'altitude pour avions légers bi-places. S'est classé troisième des Français au Challenge International de Tourisme et, en 1931, deuxième dans les Coupes Dunlop et Zénith. Capitaine de réserve, il a obtenu huit citations, la Médaille militaire et la Légion d'honneur.

HENRI VALLOT

Né à Taninges, le 11 septembre 1903. Breveté militaire en 1922 et de transport public en 1925; totalise 3.000 heures de vol. En 1928, moniteur à l'École Caudron d'Amberg; puis, chef d'un centre d'entraînement en 1930; s'occupe, depuis 1931, de la présentation des avions de tourisme et d'école de cette maison. Le 27 novembre 1932, est reparti du sommet du Puy-de-Dôme après y avoir atterri.

GUSTAVE LEMOINE

Né à Trémeur (Côtes-du-Nord), le 19 décembre 1902. Breveté militaire le 30 août 1921. Pilote d'essais de la maison Henry Potez; totalise 3.000 heures de vol. A battu, sur un Potez 50, les records internationaux de vitesse avec 1.000 kilos de charge utile, sur 100, 500 et 1.000 km. Détient, avec 12.815 mètres, le record de France d'altitude. Titulaire, depuis 1929, de la Médaille militaire.

GEORGES DÉTRÉ

Né à Paris, le 19 juillet 1902. Breveté militaire le 6 juillet 1922 et de transport public le 31 janvier 1928; totalise 2.500 heures de vol sur soixante-dix types d'avions différents.

Pilote moniteur et réceptionnaire à la maison Morane-Saulnier de 1928 à 1931; est attaché, depuis le 20 juin 1932, comme pilote d'essais à la Société Henry Potez, à Méaulte. A participé, de 1928 à 1931, à plus de cinquante fêtes aériennes et a effectué, en 1932, la totalité du tour d'Europe du Challenge International de Tourisme.

Les prix

La Coupe Deutsch de la Meurthe est constituée par un objet d'art d'une valeur de 20.000 francs. La Coupe sera attribuée provisoirement jusqu'à la compétition suivante — à l'Aéro-Club national du concurrent gagnant de chaque compétition et deviendra la propriété définitive de l'Aéro-Club qui l'aura gagnée trois fois, consécutivement ou non. Le concurrent classé premier recevra, de son côté, une somme en espèces de 100.000 fr.

Cette dotation internationale, s'ajoutent 3 millions de primes attribuées par le Ministère de l'Air aux concurrents français qui auront satisfait à certaines conditions, cela à raison d'un total de un million de francs pour la participation à la course, un million pour le classement français, un million pour le classement international. L'importance de chaque prime varie suivant la vitesse moyenne réalisée. Par exemple, si le gagnant de la Coupe est Français, il pourra prétendre à une prime d'un million si la vitesse moyenne réalisée est supérieure à 350 km-h. et seulement de 750.000 fr. si elle ne dépasse pas 325 km-h.

La protection météorologique

L'Office National Météorologique, que dirige le Général Delcambre, organisera, sur la demande de l'Aéro-Club de France, la protection météorologique de la Coupe Deutsch de la Meurthe, sur le Circuit Etampes-Chartres-Boncé (Dammarié).

Les prévisions seront établies le 27 mai, à 17 h. 15. Des aversissements seront transmis au poste d'Etampes le 28 mai, à 7 h. 30. Des sondages à faible altitude seront effectués par les postes d'Etampes et de Chartres à partir de 8 heures, et d'heure en heure jusqu'à la fin de la course. Un service d'atterrissages de grains renforcé sera organisé; les postes de l'Office National Météorologique suivants y participeront: Deauville, Argentan, Rennes, Angers, Tours, Romorantin, Orléans, Chartres, Châteauneuf, Avord, Romilly, Compiègne, Beauvais, Le Bourget.

Les organisateurs et les commissaires

Les trois grandes « journées » organisées par l'Aéro-Club de France — la « Journée de l'Aviation Marchande », la Coupe Deutsch de la Meurthe, la « Journée de l'Aviation de Tourisme » (Orléans, 18 juin) — ont pour Commissaire Général M. Georges Besançon, secrétaire général de l'A.C.F.F., assisté d'un Commissaire adjoint, M. H.-G. Laignier, secrétaire général du C.F.P.A.E.

Le mérite de l'organisation technique de la Coupe Deutsch de la Meurthe revient plus particulièrement à l'ingénieur en chef Louis Hirschauer, à la Commission d'Aviation et à la Commission Sportive de l'A.C.F.F., dont la secrétaire dévouée et compétente est Mme Jaffaux-Tissot.

La direction des opérations sportives de la Coupe Deutsch est confiée, conformément aux spécifications du code sportif de la F.A.I., à cinq commissaires sportifs: MM. de l'Escaille, Gouguenheim, l'ingénieur en chef Harlaut, l'ingénieur en chef Hirschauer, Paul Rousseau.

Enfin, il serait injuste de ne pas mentionner ici la part considérable qu'a eue, dans la conception et la réalisation du programme des manifestations de cette année, M. Maurice Kahn, directeur des Services de l'Aéro-Club de France.

L'organisation locale est assurée par M. Gouguenheim, Commissaire de l'A.C.F.F., et par M. Fallou, président de l'Aéro-Club de la Beauce.

Les ultimes essais avant la Coupe Deutsch

Au cours de ces essais, Arnoux et Delmotte ont successivement battu le record de vitesse sur 100 km.

ATAMPES, les essais et les mises au point se poursuivent. Les appareils se révèlent plus vites que dans l'épreuve de qualification, mais à l'heure où nous écrivons ces lignes, aucun n'a encore emmené la charge d'essence nécessaire à l'accomplissement du vol de 1.000 km. Les concurrents devront-ils atterrir au cours de l'épreuve pour se ravitailler? Ils en ont la possibilité.

Du côté Farman, Salel a fait à Toussus-le-Noble plusieurs essais pour l'adaptation de l'hélice. Le type de celle-ci ne semble pas encore déterminé. Utilisera-t-il le nouveau propulseur Outrequin, dont les premières expériences paraissent tout à fait encourageantes?

La roue escamotable du Farman-Renault de Maurice Arnoux a subi quelques modifications pendant le séjour de l'appareil à Toussus où le pilote a volé dimanche. Lundi, l'avion était de retour à Etampes où Arnoux a voulu réaliser le projet qu'il caressait: battre le record de vitesse sur 100 km. des avions légers de la 2^e catégorie (monoplaces d'un poids inférieur à 450 kilos), détenu, avec 300 km-h. 100, par le pilote anglais Broad, sur avion de Havilland 32 à moteur Gipsy 130 CV. Maurice Arnoux s'est mis en piste et a pris le départ à 18 h. 05 min. 12 sec. A 18 h. 24 min. 58 sec. 3/5, il passait la ligne d'arrivée, ayant couvert les 100 km. du circuit Etampes-La Marmogne et retour en 19 min. 46 sec. 3/5, ayant réalisé la moyenne de 303 km-h. 387 et, par conséquent, battu le record de Broad.

Au groupe Caudron, on ne restait pas inactif. Jeudi matin, Henri Vallot volait une dizaine de minutes sur l'avion à moteur Régnier; vendredi, il faisait un nouvel essai et samedi également. Avion et moteur « donnaient » excellentement. Une autre série d'essais effectués dimanche révélèrent une vitesse de l'ordre de 370 km-h.

Quand, lundi, Arnoux eut battu son record, Delmotte, sans plus tarder, voulut le lui ravir. Une demi-heure après l'atterrissage de Maurice Arnoux, il prenait le départ sur son Caudron-Renault, coupait la ligne à 19 h. 03 min. 59 sec. 1/5 et achevait son circuit à 19 h. 21 min. 57 sec. 4/5 ayant réalisé, en 17 min. 58 sec. 3/5, une vitesse moyenne de 333 km-h. 765. Maurice Arnoux était dépossédé du record!

C'est mardi matin que se produisit le tragique accident qui devait causer la mort de Ludovic Arrachart auquel nous consacrons, en page 4, un article spécial.

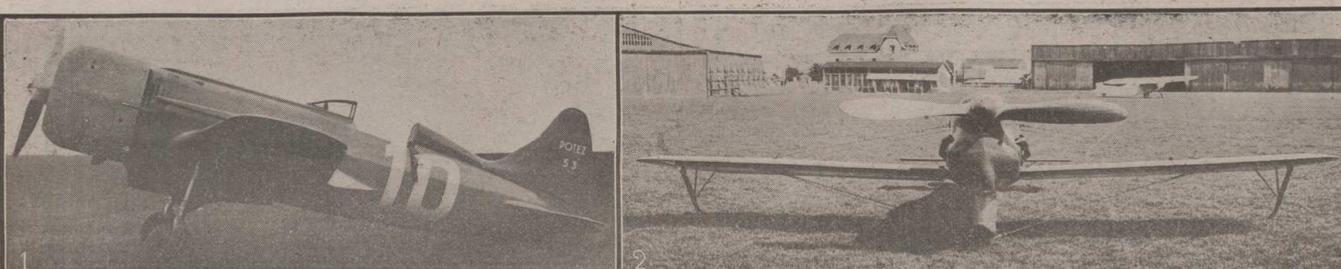
Inutile de dire que la nouvelle de l'accident a jeté la consternation parmi tous les concurrents. Arrachart comptait, en effet, parmi les figures les plus sympathiques de l'Aviation.

Dans le groupe Potez, Lemoine et Détré ont accompli de nouveaux essais. Lemoine paraît avoir été, jusqu'ici, le plus rapide des concurrents: 390 km-h. Détré a dépassé le 360 km-h. Ces résultats obtenus, les moteurs ont été « descendus » pour une dernière vérification.

Aujourd'hui jeudi, tous les avions devront être présents à Etampes. C'est dire que le « Comper-Swift », pour prendre le départ dimanche, a dû rallier l'aérodrome où son arrivée était attendue avec une vive curiosité.



LES PILOTES. — 1. Henri Vallot; 2. Gustave Lemoine; 3. Le regretté Arrachart qui s'est tué mardi; 4. Georges Détré.



LES AVIONS. — A gauche, le Potez à moteur Potez, de Gustave Lemoine et de Georges Détré; à droite, le Farman à moteur Farman, d'André Salel.