

DIMANCHE PROCHAIN A ETAMPES-MONDESIR

Qui gagnera la Coupe Deutsch ?

Bien qu'une seule marque soit représentée, la lutte promet d'être vive entre les cinq pilotes

Dimanche prochain 19 mai, sur l'aérodrome d'Etampes-Mondésir, se courra la grande épreuve annuelle de vitesse. Une seule marque, avec trois types d'avions, participera à la Coupe Deutsch; mais la qualité des pilotes : Delmotte, Arnoux, Lacombe, Monville et Franco assurera un grand intérêt à la course. La lutte sera sérieuse entre les trois premiers qui tourneront, sur le circuit de 100 km., à plus de 400 km-h.

La Coupe Deutsch de la Meurthe se courra dimanche 19 mai, pour la troisième fois, sur l'aérodrome d'Etampes-Mondésir, entre cinq pilotes : Delmotte, Arnoux, Lacombe, Monville et Franco.

Le thème de la compétition est extrêmement simple. C'est cette simplicité qui constitue l'intérêt de cette épreuve nationale et la raison des résultats très brillants qui ont déjà été obtenus. Il s'agit, pour les concurrents, de franchir, avec un moteur de 8 litres de cylindrée, deux fois 1.000 kilomètres, après un arrêt d'une heure entre les deux manches.

Pour être autorisés à prendre le départ de l'aérodrome de Mondésir, les concurrents ont dû faire la preuve de leurs qualités en effectuant, avant le 2 mai à 20 heures, un vol de qualification de 500 km. à une vitesse horaire d'au moins 300 kilomètres.

Sur les huit appareils engagés, un ne se présenta pas aux éliminatoires : François Baudot; un autre, Guy Bart et Nennig, ne fut pas prêt à temps, faute de quelques heures. Le « Martinet », de Régier, ne put effectuer son vol de qualification en raison d'ennuis mécaniques; cette dernière élimination fut d'autant plus regrettable que le « Martinet » constituait un concurrent redoutable.

Primitivement, l'équipe Caudron devait se composer de trois avions « C-460 », type 1934, et de deux nouveaux « C-560 », type 1935. Les trois « C-460 » effectuèrent à 400 km-h. l'épreuve imposée; mais une question d'adaptation de réducteur et d'hélice, ainsi qu'un problème de refroidissement d'huile empêcha les deux « C-560 » de se qualifier avant la limite des éliminatoires. Pour les remplacer, la firme Caudron-Renault décida de faire participer le « C-450 » à train fixe, gagnant de l'an dernier et un Rafale « C-430 », biplace transformé en monoplace pour la circonstance.

Les moteurs Renault appartiennent à deux types différents : le 6 cylindres à compresseur « 456 » sur les trois « C-460 » et le « C-450 »; le 4 cylindres « 438 » sans compresseur, mais gonflé à 8 kg. de compression sur le « C-430 ». Le premier groupe développe 330 CV à 3.200 tours; le second 180 CV à 2.600 tours.

Les trois avions, « 460 » et le « 450 » sont exactement semblables comme formes, à l'exception de l'atterrisseur qui est fixe

sur le « 450 » et escamotable sur le « 460 », ce qui conduit à un alourdissement d'une soixantaine de kilos dû au mécanisme proprement dit et au renforcement de la voilure nécessitée par le logement des roues, moyennant quoi, la finesse passe de 14 à 16, malgré une surface portante réduite à 7 mq.

Les avions « 430 », « 450 » et « 460 » ont tous des volets d'intrados et un plan fixe réglable en vol. Ces volets, légèrement ouverts, facilitent le décollage; à l'atterrissage, ils sont braqués de 30°.

Les cinq avions sont dotés de l'hélice Ratier à deux positions de pales, correspondant, l'une au décollage, l'autre au vol de vitesse.

quadrangulaire parce qu'il donnait lieu à des virages moins serrés.

L'inconvénient de ce parcours est qu'il comporte un virage supplémentaire et réduira d'autant la vitesse moyenne réelle.

A leur passage à Mondésir, au lieu d'arriver de l'Ouest, comme l'an dernier, les concurrents viendront ainsi du Sud, c'est-à-dire qu'ils couperont perpendiculairement la ligne des hangars en passant sur la tête du public.

L'ORGANISATION MATERIELLE

La course ne commencera pas avant 9 heures du matin. Comme il convient de ne donner le départ qu'avec une certaine visibilité, il est possible que le premier envol n'ait même lieu qu'une demi-heure ou une heure plus tard, si les conditions atmosphériques l'exigent. L'épreuve semble devoir être terminée vers 17 heures.

Le prix des entrées est fixé à 20 francs au pesage et à 10 francs aux premières. Il y aura deux enceintes de premières : l'une située près de la route nationale de Paris à Orléans, l'autre à l'extrémité opposée du terrain, près du chemin de fer et de la nouvelle halte spécialement créée.

Les membres de l'Aéro-Club de France et les membres de sa Section Economique (Comité Français de Propagande Aéronautique) entreront sur présentation de leur carte.

L'entrée sera également libre pour les Officiers et Sous-Officiers de l'Armée de l'Air en uniforme.

Pour toutes autres personnes, il est absolument indispensable d'avoir une carte d'invitation, un ticket ou un laissez-passer de service.

En aucun cas, les brassards, quels qu'ils soient, ne donnent le droit de franchir le contrôle aux portes d'entrée.

Ainsi que nous l'avons dit, le chemin de fer, cette année, amènera le public à proximité immédiate du terrain, à la halte de Guillerval-Mondésir.

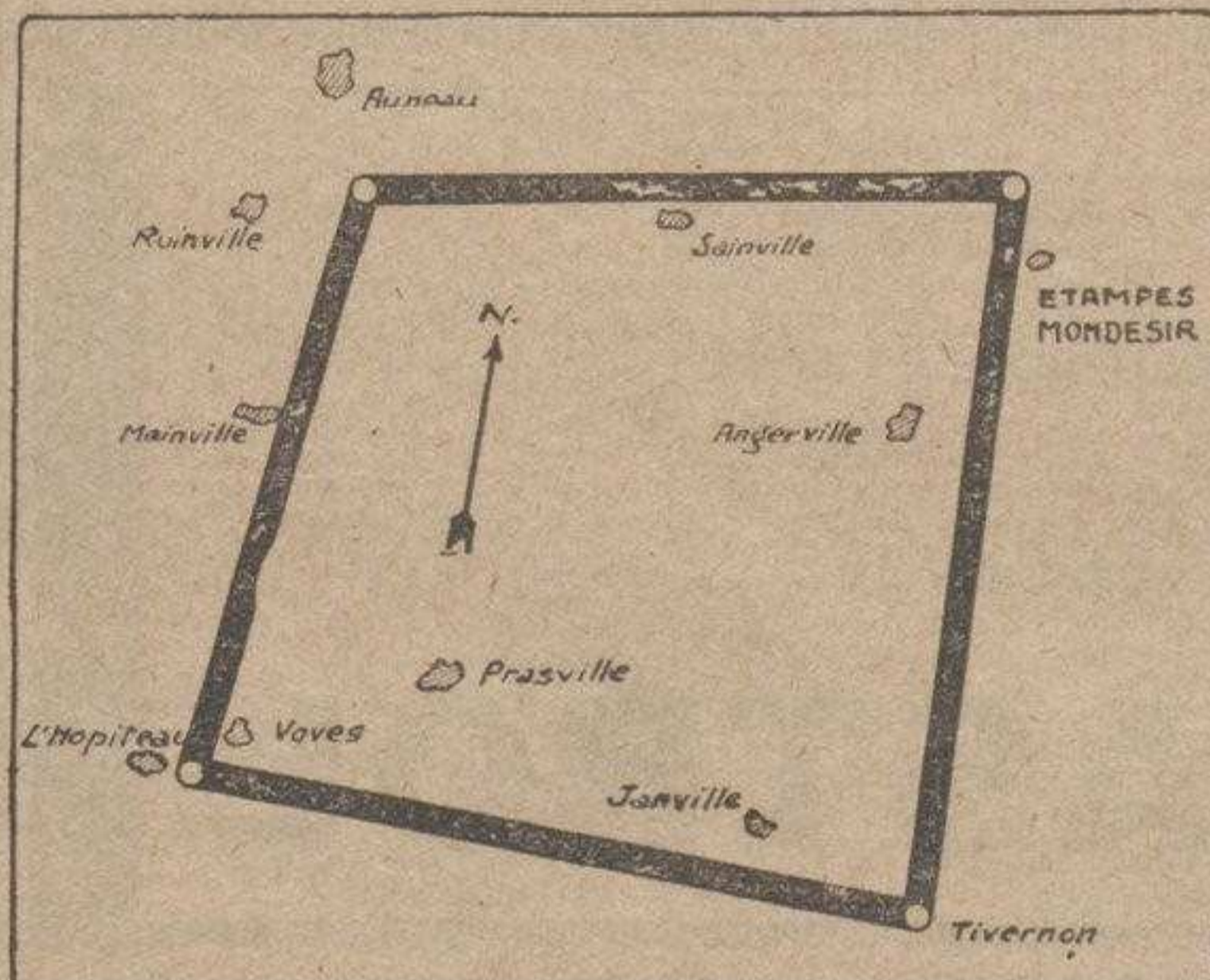
Un train spécial (11 francs aller et retour) partira dimanche de Paris-Orsay à 9 h. 45 pour arriver à Guillerval à 10 h. 50. Pour le retour, ce train partira à 17 h. 25 et arrivera à Paris-Orsay à 18 h. 25. D'autres trains fonctionneront suivant l'horaire normal (un départ à 7 h. 03) avec 50 % de réduction sur le prix habituel.

Des services accélérés d'autocars Renault et Citroën auront lieu entre 7 h. 30 et 13 h. 30 entre la gare de la place Denfert-Rochereau, à Paris, et l'aérodrome de Mondésir.

Enfin, des garages sont prévus pour les automobiles, les motos et les bicyclettes au prix de 10 francs, 4 francs et 2 francs.

Si, pour cause de mauvais temps, la course ne pouvait avoir lieu, cette décision serait portée à la connaissance du public par les stations de radiodiffusion et des panneaux installés place de l'Opéra (balcon de L'Echo de Paris) et aux gares d'Orsay et d'Austerlitz.

On pourra déjeuner sur le terrain, soit au restaurant du pesage (25 fr.), soit au moyen



Le Circuit Etampes-Roinville-L'Hopiteau-Tivernon-Etampes

La construction de ces différentes machines est également identique : voilure en bois, avec longeron principal en limbo et revêtement travaillant en contreplaqué. Fuselage comportant deux façades en bois et un recouvrement supérieur en tôle de magnésium. Ce dernier métal est, du reste, largement employé sur les avions de course Caudron-Renault; mais il est utilisé sous la forme simple de tôles simplement chauffonnées.

Les cinq appareils seront pilotés ainsi :

- N° 1. — « C-430 » : Franco.
- N° 3. — « C-450 » : Monville.
- N° 5. — « C-460 » : Lacombe.
- N° 6. — « C-460 » : Arnoux.
- N° 8. — « C-460 » : Delmotte.

LE CIRCUIT

Le circuit de la Coupe Deutsch est différent de celui des années précédentes. Il comporte, cette fois, quatre virages au lieu de trois. Le parcours est donc quadrangulaire au lieu d'être triangulaire. De la ligne de départ, située sur l'aérodrome de Mondésir, les concurrents vireront d'abord près de Roinville (23 km. 220), puis près de L'Hopiteau (23 km. 530), à Tivernon (27 km. 030) et enfin sur le terrain de Mondésir (27 km. 220). Le développement total du circuit reste de 100 km.

C'est la première fois que, dans une compétition aéronautique, le parcours est déterminé par un facteur physiologique. D'une enquête auprès des pilotes, on n'avait obtenu que des précisions vagues et assez contradictoires sur les conséquences d'un virage très serré à très grande vitesse. Les uns exprimèrent l'avis qu'elles n'étaient pas dangereuses; les autres, au contraire, dirent que le virage brusque à grande vitesse provoquait l'obscurcissement de la vue. La Commission d'Aviation de l'Aéro-Club de France sollicita le concours de médecins spécialistes qui, après examen de la question, conseillèrent l'adoption d'un parcours

de cartons-repas (12 fr.). Plusieurs bars et buffets froids fonctionneront également. Il n'est pas douteux que, comme l'an dernier, surtout s'il fait beau, l'aérodrome ne soit le théâtre d'un pique-nique monstre.

Enfin, heureuse innovation : toute vente d'objets quelconques sera interdite sur le terrain. On n'y vendra que le programme. Ainsi, ne verra-t-on plus, comme les années précédentes, des escrocs vous accrochant de force un insigne en papier sur la poitrine et exigeant cent sous que l'on donnait pour « l'œuvre »...

QUI GAGNERA ?

Il est de tradition, dans une épreuve de ce genre, de se livrer au petit jeu des pronostics.

Trois pilotes : Delmotte, Arnoux, Lacombe, monteront des appareils identiques, de même puissance. A moins d'une défaillance mécanique, c'est donc le facteur pilote qui, seul, devrait jouer dans la désignation du vainqueur. Mais est-il possible de dire qui est le meilleur des trois hommes en présence? Delmotte est le grand champion, entraîné plus que ses camarades au pilotage du Caudron-Renault... C'est lui qui devrait gagner. Mais Maurice Arnoux a magnifiquement couru l'an dernier, où il remporta la coupe Deutsch. Et à Angers, Lacombe, faisant équipe avec Trivier, a enlevé les « 12 heures ». Il est donc bien difficile de se prononcer.

D'autre part, si Monville monte un appareil à atterrisseur fixe, moins rapide, et Franco un avion « grand sport » qui n'est pas fait pour la course, on peut beaucoup attendre de ces deux grands pilotes, et, pour peu que le matériel de leurs camarades ait une défaillance, on aurait la surprise de les voir se classer mieux qu'on peut le penser.

En tout cas, on peut être sûr que chaque pilote donnera, pour triompher, toute sa mesure et contribuera, par son effort personnel à augmenter encore l'attrait de la course.



De haut en bas, les pilotes Delmotte, Arnoux, Lacombe, Monville et Franco.

AVION			
N°	6 ^{es} concurrents	3	1
Type	C-460	C-450	C-430
Envergure	6 m. 75	6 m. 75	7 m. 70
Longueur	7 m. 12	7 m. 12	7 m. 10
Surface	7 mq	7 mq	9 mq
Allongement	6,5	6,5	6,5
Finesse	16	14	16
Poids à vide	590 kg.	530 kg.	495 kg.
Poids du combustible	275 kg.	275 kg.	180 kg.
Poids total	950 kg.	890 kg.	760 kg.
Puissance	330 CV	330 CV	180 CV
Charge au mq	136 kg.	127 kg.	84 kg. 5
Charge au CV	2 kg. 9	2 kg. 7	4 kg. 2
Puissance au mq	47 CV	47 CV	20 CV

MOTEUR			
Type	« 456 »	« 456 »	« 438 »
Nombre de cylindres	6	6	4
Disposition	inversé en ligne	inversé en ligne	inversé en ligne
Allésage	109,75	109,75	120
Course	140	140	140
Taux de compression	6,5	6,5	8
Suralimentation	compr. centrif.	compr. centrif.	rien
Puissance maximum	330 CV	330 CV	180 CV
Régime maximum	3.200 ^{tr/m}	3.200 ^{tr/m}	2.600 ^{tr/m}
Poids total	240 kg.	240 kg.	145 kg.
Poids au CV	730 gr.	730 gr.	800 gr.

Les Abonnés des "Ailes" à la Coupe Deutsch

Sur présentation de la Carte d'Abonné, Les Ailes délivrent des billets à demi-tarif pour la Coupe Deutsch. Munis de ces billets, nos abonnés ne paieront à Etampes que 10 francs au Pesage (au lieu de 20 fr.) et 5 francs aux Premières (au lieu de 10 francs).

La Carte des Ailes est délivrée gratuitement à nos abonnés qui la retourneront à nos bureaux. (Envoi par poste contre 1 franc en timbres.)