

CRISE D'ENGAGEMENTS

L'abstention des constructeurs et les compétitions aériennes

Ouvrez les épreuves aux matériels existants et vous aurez des concurrents, nous dit M. Pierre Mauboussin

Il est trop coûteux de construire des appareils spéciaux qui répondent aux conditions particulières d'une épreuve. Voilà, dit M. Pierre Mauboussin, la raison pour laquelle les aviateurs boudent les compétitions. Si cela est incontestablement vrai, ce n'en est pas moins regrettable.

Il y a quelques semaines, nous déplorions, dans un éditorial des Ailes, le peu d'intérêt que les constructeurs accordaient aux compétitions sportives. La Coupe Deutsch de la Meurthe, assurée d'un retentissement considérable, aurait dû connaître un nombre d'engagements beaucoup plus élevé. Les « Douze Heures d'Angers », à la clôture des inscriptions à droit simple, n'ont réuni que onze participants. On se demande combien de concurrents s'aligneront, cette année, dans la Coupe Armand Esders... Nos remarques étaient donc parfaitement justifiées.

Comme nous pensons que la compétition est le meilleur stimulant du progrès, que les épreuves ne sont jamais trop nombreuses et qu'il convient de leur assurer le plus de succès possible, il est intéressant d'examiner ici les conditions de ce succès.

Le constructeur Pierre Mauboussin a bien voulu nous exposer son point de vue.

« Lorsqu'un constructeur, nous dit-il, participe à une compétition, il tente de prouver, à lui-même et à sa clientèle, la supériorité de sa technique. « Pour qu'une épreuve ait du succès, il faut donc que le règlement technique corresponde aux matériels des fabrications et des programmes de plusieurs constructeurs, ce qui, étant donnée la spécialisation des firmes aéronautiques, est assez difficile à réaliser.

« Essayons, si vous le voulez bien, d'établir un classement des principales épreuves qui nous sont offertes.

« D'abord, les épreuves techniques pures, où entrent en jeu la vitesse et le rendement. Dans cette classe, nous trouvons les avions de records à formule libre (Coupe Schneider), les avions à caractéristiques limitées (Coupe Deutsch), les avions qui répondent à un même programme. On a été rapidement amené à remplacer les compétitions à formule libre par des épreuves où les avions ont des caractéristiques limitées. Cependant, le principal obstacle a subsisté : en dépit d'une cylindrée réduite à 8 litres, dans la Coupe Deutsch, les dépenses de participation sont encore telles que l'Etat doit, en définitive, accorder des subventions considérables pour attirer les engagements et récompenser les concurrents.

« Une solution s'impose si l'on veut assurer le succès de ces compétitions : réduire les caractéristiques ou bien réserver les compétitions annuellement à une catégorie d'avions de même programme militaire ou civil. Une année, l'épreuve serait réservée aux avions de chasse; les années suivantes, elle mettrait successivement en ligne des avions de combat, des avions de transport, des avions de tourisme, chaque catégorie étant strictement déterminée.

« Nous avons, ensuite, les épreuves sportives pures qui visent à mettre en valeur la régularité avec laquelle le matériel accomplit ces épreuves. La qualité du pilote est récompensée par le jeu de handicaps mettant les matériels sur un plan d'égalité. C'est là l'objet des rallies, des Tours de France que nous avons connus, de la course-handicap Londres-Melbourne.

« De telles épreuves sportives s'adressent davantage aux pilotes qu'aux constructeurs. Celles qui ont eu lieu ont d'ailleurs bénéficié d'un nombre assez élevé d'engagements. Les matériels les plus divers peuvent s'affronter. Je suis d'ailleurs persuadé que les constructeurs apprécient des épreuves de ce genre et sont disposés à les soutenir.

« Restent, enfin, les épreuves techniques et sportives à la fois, comme la course de vitesse Londres-Melbourne, les Challenges Internationaux de Tourisme, la Coupe Armand Esders et les « Douze Heures d'Angers ».

Participant aux avantages des épreuves sportives pures, elles ne doivent pas présenter les inconvénients des épreuves techniques pures. C'est cependant le reproche que l'on peut faire aux « Douze Heures d'Angers ».

« Cette épreuve a obtenu un succès considérable dès sa création, en juillet 1933. La formule, séduisante au point de vue sportif, devait attirer les matériels les plus divers malgré l'insuffisance de la réglementation : une seule catégorie ne dépassant pas 8 litres de cylindrée. En 1934, malgré la valeur des performances obtenues, le succès d'engagements fut moindre et il est à craindre que cette défaveur n'aille en s'accroissant, malgré une très vague tentative de classement par catégories, instaurée dans le règlement de 1935.

« En effet, au lieu d'introduire un clas-

sement par cylindrée qui aurait singulièrement élargi la compétition, il a été créé un second classement, doté de prix spéciaux, pour les seuls avions conduits intérieurs au moins triplaces s'ils ont une cylindrée de plus de 8 litres, au moins biplaces si leur cylindrée dépasse 6 litres.

« Il est regrettable qu'on ait écarté définitivement d'une épreuve comme les « Douze Heures d'Angers », les trente, quarante ou peut-être cinquante participants qui, à bord de biplaces de moyenne puissance — 45 à 100 CV, de 3 litres à 8 litres — auraient pu prendre part à la compétition. De tels avions que les constructeurs ont exposés au dernier Salon et qui vont être, dès cet été, largement diffusés, auraient participé en nombre à une grande épreuve mi-technique, mi-sportive.

« Croyez-moi, conclut M. Pierre Mauboussin, les compétitions ne sont pas délaissées lorsqu'un règlement judicieux permet de s'adresser à la fois aux pilotes et aux constructeurs, et qu'il stimule un mouvement existant, pris dans son sens le plus large.

« Les mécènes ne suffisent plus à orienter la construction par l'attrait d'un prix, car, dès qu'il y a une clientèle — Etat ou particuliers — le trophée le plus envié ne justifie pas, à lui seul, les dépenses et les risques d'une compétition réservée à des matériels hors programme. »

LA GRANDE EPREUVE

Les qualifications pour la Coupe Deutsch

Déjà des vitesses de plus de 400 à l'heure ont été obtenues

Huit appareils ont été engagés; combien prendront le départ le dimanche 19 mai, à Etampes? Pourtant, quel que soit le nombre des partants, on peut être certain que cette épreuve sera passionnante.

La troisième Coupe Deutsch de la Meurthe se disputera à Etampes le dimanche 19 mai. Cette année, huit inscriptions seulement ont été reçues; cinq des Avions Caudron-Renault, une de Etampes-Régner, une de Neuning et une de Baudot.

Le Régner, que doit piloter Massotte, est l'ancien monoplane C-360 qui participa à la seconde Coupe Deutsch avec le 6 cylindres Régner; cette année, l'avion, profondément transformé, a été muni d'un atterrisseur éclipse et le moteur, doté d'un compresseur centrifuge, a augmenté de puissance. L'hélice est une Levasseur à pas automatiquement variable. Massotte a bon espoir de défendre sa chance. M. Baudot ne présentera aucune machine; quant à Neuning, à l'heure où nous écrivons ces lignes, son appareil, que doit piloter Bart, vient d'arriver à Etampes. Il paraît que c'est un très remarquable avion. Seulement, son constructeur aura-t-il le temps de le mettre au point?

Quant aux cinq Caudron, ils se divisent en deux groupes. Le premier comporte trois types « 460 », de l'an dernier avec le moteur 6 cylindres Renault dont la puissance a été accrue d'une vingtaine de che-

vaux et qui développent maintenant 330 CV.

Le second est constitué de deux nouvelles machines C-500, de même ligne générale que le modèle précédent, mais équipées d'un nouveau moteur Renault 12 cylindres de 8 litres, qui doit développer très près de 600 CV. Le premier C-500 est arrivé à Etampes dans la nuit de lundi à mardi; le second a été amené dans la matinée du mardi. Immédiatement monté, le premier point fixe a été réalisé dans la soirée et le premier vol devait être effectué mercredi matin... trente-six heures avant la limite des épreuves de qualification.

Il convient de noter que les premiers dessins de cet avion ont été passés à l'atelier le 6 mars; la construction du planeur a été réalisée en un mois et vingt jours. Quand un moteur, c'est en quatre plus de temps que Chaumont l'a établi. Lorsque l'on songe aux difficultés que présente une telle construction en raison du rendement qui est demandé, on est forcé d'admirer un pareil tour de force technique qui honore les Usines Renault et les Ateliers Caudron.

Mais on commence à atteindre pour ces avions de course un point de fon-

ctionnement où les gains de vitesse deviennent très difficiles. Entre le modèle « 1934 », et celui de « 1935 », malgré une augmentation de puissance de l'ordre de 200 CV, l'écart des vitesses ne sera que de 60 km. l'un frisant le 500 à l'heure, l'autre atteignant 560. Cela est dû à ce que, pour loger le nouveau 12 cylindres, il a fallu faire quelques concessions sur la largeur de l'avant; ce qui, avec l'augmentation de combustible nécessaire pour franchir sans escale les 1.000 km, a conduit à un avion plus puissant, certes, mais plus lourd et moins fin.

Le règlement de l'épreuve prévoit que tous les concurrents, avant le jeudi 2 mai, à 20 heures, c'est-à-dire aujourd'hui, devront avoir accompli 500 km. sur un circuit fermé à 300 km.-h. au moins, le décollage et l'atterrissage étant effectués en moins de 300 mètres.

Des la semaine dernière, l'équipe Caudron était sur place, à Etampes. Raymond Delmotte fit un premier vol sur une machine de l'an dernier, le lundi 22 avril; il escamota avec facilité son train et se déclara prêt à tenter la première épreuve éliminatoire.

Le mardi 23, brume; le 24, homologation du C-460, portant le numéro de fabrication 6908. Départ à 17 h. 57' 49" 3/5; arrivée à 19 h. 12' 36"; temps pour les 500 km.: 1 h. 14' 46" 2/5; moyenne générale: 401 km. 212; meilleur tour: 426 km. 540. Décollage: 300 mètres; atterrissage, avion arrêté sans freins: 447 mètres.

A noter que ce circuit dit « de 50 km. » était défini par la base Villesauvage-Toury, plus longue de 5 à 700 mètres que la distance théorique, car le point de virage n'avait pu être placé au beau milieu de Toury; en outre, ce circuit comporte deux épingles à cheveux, ce qui fait que les temps enregistrés indiquent des performances inférieures à celles effectivement réalisées par le C-460.

Le 25, le mauvais temps empêcha tout vol. Le vendredi 26, homologation du N° 6907. Départ à 12 h. 40' 09" 4/5; arrivée à 13 h. 53' 13" 4/5; temps total: 1 h. 15' 04"; moyenne générale: 399 km. 644; meilleur tour: 422 km. 752. Décollage: 275 mètres; atterrissage: 408 mètres.

Dans la soirée de ce même jour, Delmotte voulut qualifier le N° 6909; il décolla à 18 h. 30; mais, au début du troisième circuit, un violent orage le contraignit à interrompre sa tentative et à atterrir. Delmotte ne vola que quelques minutes dans la bourrasque; cela suffit pour arracher la peinture sur le bord d'attaque de l'aile exactement comme la pluie moue le bord d'attaque des hélices non blindées.

Ce ne fut que le samedi 25 que le 6909 fut déclaré bon pour le concours: décollage: 16 h. 23' 56"; atterrissage: 17 h. 27' 12"; temps total: 1 h. 13' 16"; moyenne générale: 409 km. 426; meilleur tour: 421 km. 545. Cette performance fut effectuée sur le circuit de 100 km. Villesauvage-La Marmogne.

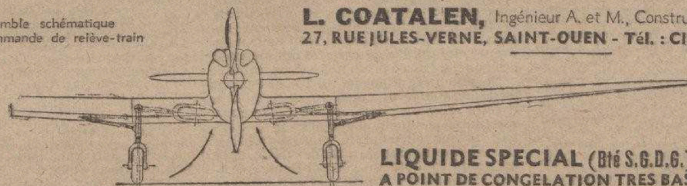
Notons ici que les contrôles ont été assurés par les Commandants Guertiaux, Fallois, Boudillet, par MM. Beaubois et Beauvallet, et le chronométrage par MM. Carpe et Malhis.

C. V.

TRANSMISSIONS HYDRAULIQUES

Ensemble schématique de commande de rétro-train

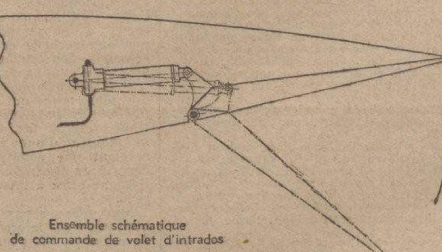
L. COATALEN, Ingénieur A. et M., Constructeur
27, RUE JULES-VERNE, SAINT-OUEN - Tél.: Clignancourt 05-68



LIQUIDE SPECIAL (Dité S.G.D.G.)
A POINT DE CONGELATION TRES BAS

FREINS POUR AVIONS, COMMANDES HYDRAULIQUES DE TRAINS D'ATTERRISSAGE ESCAMOTABLES, COUVREURS, VOILETS DE COUBURE, HELICES A PAS VARIABLES, ETC., ETC.

CONSTRUCTEURS D'AVIONS
CONSULTEZ-NOUS, DEMANDEZ ETUDES ET DEVIS
A NOS SERVICES TECHNIQUES POUR VOS AVIONS ACTUELS ET FUTURS.



Ensemble schématique de commande de volet d'intrados

Une FORMULE NOUVELLE pour les TRANSPORTS RAPIDES

POTÉZ 56

A TRAIN D'ATTERRISSAGE ESCAMOTABLE EN VOL

Une cabine confortable et luxueusement aménagée permet de transporter 8 passagers à 300 km.-h. - Dist. franchissable: 1100 km.