

L'avion MORANE-SAULNIER 130 à moteur SALMSON A. B.-9 230 HP, vainqueur de la Coupe Michelin.

La Coupe Michelin

Cette année la Coupe Michelin consistait à couvrir dans le délai le plus réduit, à la vitesse commerciale de 150 kmh au moins, un circuit de 2782 km en France défini par les escales obligatoires suivantes : Le Bourget, Reims, Nancy, Strasbourg, Dijon, Clermont-Ferrand, Lyon, Montpellier, Perpignan, Toulouse, Pau, Bordeaux, Angers, Avord, Tours et Le Bourget. Close le 30 juin, l'épreuve était réservée aux avions dont le moteur ne dépassait pas 230 HP. Déjà difficile, elle a été rendue sévère par le résultat atteint du premier coup par le pilote Détroyat.

Le 18 juin, Michel Détroyat, sur *Morane-Saulnier 130* (moteur *Salmson 9-A. B.*, 230 HP), accomplit en effet le parcours à la vitesse de 180 kmh, 324, bien qu'il eût dû s'arrêter à Bordeaux

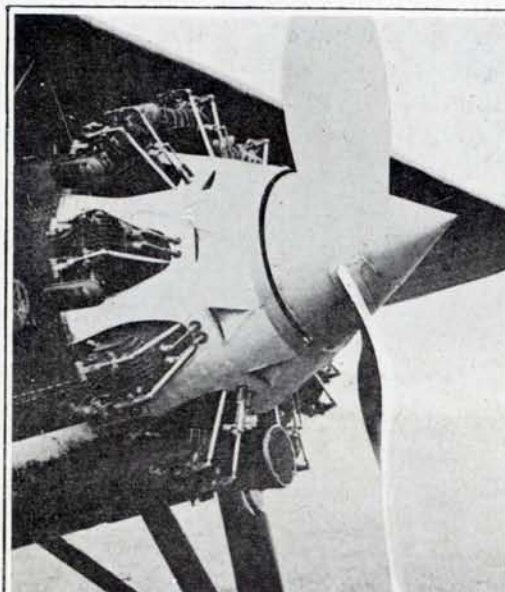
près d'une heure, gravement incommodé par le manque de ventilation de sa cabine.

— Le 27 juin, Challe, sur *Blériot-Spad 61* (moteur *Lorraine 230 HP*), effectuait le parcours à la vitesse de 182 kmh, 250. Mais Détroyat, parti une demi-heure plus tard pour surveiller la course de son concurrent et améliorer, si possible, sa première performance, rattrapait Challe et le dépassait avant le but ; il réalisait la splendide vitesse commerciale de 190 kmh, 203, et gagnait la Coupe.

Ces trois performances de vitesse, en circuit coupé d'escales nombreuses, prennent toute leur valeur si on les compare à celles des précédents vainqueurs de la Coupe Michelin, courue jusqu'alors sans limitation de puissance.

Le groupe moteur du MORANE-SAULNIER 130. Le moyeu de l'hélice métallique *Levasseur* est fuselé par une pointe de course.

Atterrisseur et haubannage de cellule.
Sur les mâts de cellule prennent appui les jambes élastiques du train d'atterrissage constituées par des amortisseurs *Messier* fuselés. Les essieux coudés, articulés sur le fuselage proviennent de la *Société Métallurgique de l'Ariège*.



L'habitacle du pilote.

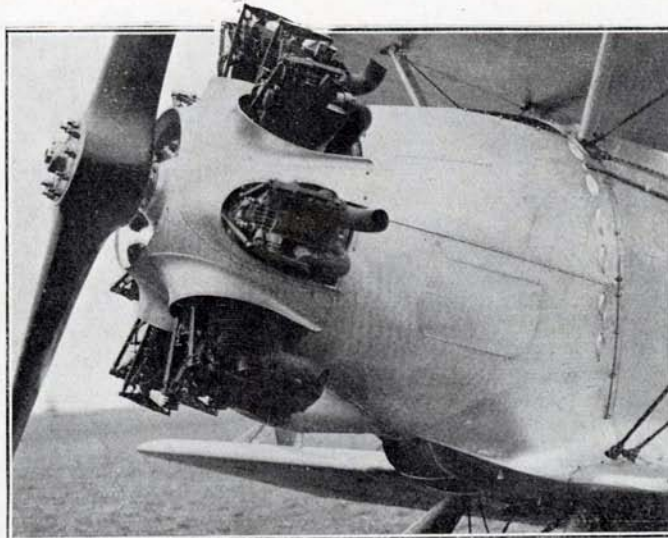
Dans le *M. S.-130* transformé en monoplace, le poste de pilote était protégé par un carénage formant conduite intérieure et à la fenêtre duquel apparaît M. Détroyat, chef-pilote de *Morane-Saulnier* et vainqueur de l'épreuve.



En 1927, Challe, sur *Blériot-Spad 61* à moteur *Lorraine 460 HP*, réussissait la vitesse moyenne de $215\text{kmh},5$; il enlevait ainsi la Coupe à Pelletier-Doisy, vainqueur en 1925, avec le même appareil à $187\text{kmh},2$, vitesse qu'on avait vainement cherché à dépasser en 1926. Or, cette année, avec 230 HP , Détrouyat fait mieux que Pelletier Doisy en 1925, et Challe, avec le même *Blériot-Spad*, muni d'un *Lorraine* refroidi par l'air exactement deux fois moins puissant, ne perd que 33kmh , environ le septième de sa vitesse en 1927.



Le monoplan *Morane-Saulnier 130* de Détrouyat était un appareil biplace de série, transformé en monoplace par la substitution d'un réservoir d'essence au poste avant. L'atterrisseur normal avait été remplacé par un train à large voie comportant essieux coudés de la *Société Métallurgique de l'Ariège* et amortisseurs oléo-pneumatiques *Messier*, dont la maison — après cet heureux essai — envisage de généraliser l'emploi. Le capotage transparent, qui transformait le poste de pilotage en conduite intérieure, a été modifié pour la seconde tentative. Ses caractéristiques étaient : poids équipé, 807kg ; poids total (avec 530 litres



Le moteur LORRAINE 230 HP sur le BLÉRIOT-SPAD 61.

d'essence et 56 litres d'huile), 1305kg ; surface portante, $20\text{m}^2,5$.

Le *Blériot-Spad 61-9* était la transformation du *Blériot Spad 61-6*, décrit ici à l'occasion des précédentes Coupes, par la substitution du groupe *Lorraine 230 HP* refroidi par l'air au *Lorraine 460 HP* refroidi par l'eau. La longueur est ainsi passée de $6\text{m},30$ à $6\text{m},90$ et le poids total de 1560 à 1327kg , la surface portante restant de $20\text{m}^2,87$.



En emportant la Coupe Michelin 1929, le moteur *Salmson 9-A. B.* vient d'ajouter une remarquable victoire à son palmarès. Il faut rappeler à cette occasion que *Salmson* a été le véritable précurseur des moteurs de moyenne puissance refroidis par l'air et qu'il mérite bien, aujourd'hui que cette solution technique tend à s'universaliser, de se voir rendre justice, humainement et industriellement.

Le moteur *Lorraine 230 HP* (équivalent de puissance 268 HP) est le sept-cylindres avec lequel le Capitaine Challe pilotant un *Nieuport-Delage 641* et un *Caudron C-155* remporta les récents Rallyes de Vincennes et de Reims. Le même moteur équipe, depuis peu, le *Fokker « Universal » Fs-XI* destiné à plusieurs lignes européennes.

