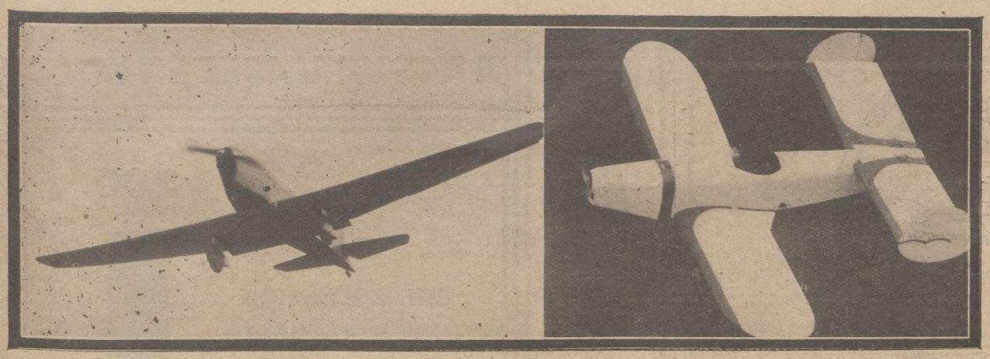

Deux brillants seconds : à gauche, le Caudron-Renault « Aiglon » de Mlle Lion ; à droite, « l'Hémiptère-Mauboussin », à moteur Train,

LES GRANDES COMPETITIONS AERONAUTIQUES

Aux "12 Heures d'Angers", réduites à 6 heures, Maurice Arnoux a, de nouveau, triomphé

La Tchécoslovaquie gagne la Coupe des "Ailes" avec 1001 km.

JUSQU'AU BOUT, les « Douze Heures » d'Angers auront été desservies, cette année, par l'incompréhension des hommes, les circonstances et les... perturbations atmosphériques. Le mauvais temps avait gêné, jeudi, vendredi et samedi, l'arrivée des concurrents à Angers; il avait fallu, à deux reprises, prolonger les délais d'admission.

Dimanche matin, c'était encore pire : le plafond bas, l'absence de visibilité, la pluie avaient encore aggravé la situation : de 6 heures, on reporta le départ à 8 h. 30 puis, comme l'amélioration escomptée ne s'était pas produite, les grands « juges » de l'épreuve — MM. Renvoisé, Paul Rousseau, Hodebourg de Verbois, Mme Jaffeux-Tissot — se concertèrent pour décider finalement que le départ serait donné à midi et que la durée de la course serait ramenée de douze à six heures. Il n'y avait, en effet, qu'une alternative : ou supprimer la course ou en réduire la durée. Pour des raisons matérielles, il était impossible de la reporter. La décision de la Commission Sportive, d'abord un peu discutée, fut ensuite approuvée. Pour notre part, nous estimons que c'est la seule qui pouvait être prise.

C'est donc aux « Six Heures d'Angers » que nous avons assisté. Si, en ce qui concerne l'endurance des matériels, la démonstration, parce qu'elle a été écourtée, fut moins édifiante, elle n'en demeura pas moins très intéressante par ses enseignements.

Une première constatation s'impose : c'est le nombre réduit des partants par rapport à celui des engagés : 19 pour 52. Aux causes de ce déchet que nous avons signalées précédemment, il faut ajouter les conséquences des grèves qui retardèrent l'achèvement, dans les délais nécessaires, de dix appareils au moins et l'abstention de Farman dont aucun des cinq « Moustiques » ne vint.

Les partants

Les dix-neuf partants comprenaient huit avions de 2 litres, six de 4 litres, cinq de 8 litres. C'étaient, dans l'ordre des départs, et suivant leurs numéros :

2 LITRES

3. Brévier, Mauboussin, type « Hémiptère », moteur Train 40 CV.
11. Thibault, monoplan Trébucien, moteur Train 40 CV.
17. Eykens, monoplan Tipsy, moteur Saroléa 27 CV.
18. Barrelli. Equipière : Mme Pélissier, monoplan Gaucher, moteur Train 40 CV.
20. Garand, monoplan Baby-Praga, moteur Praga 36 CV.
21. D'Okhuysen, monoplan Tipsy, moteur Ava 27 CV.
26. Karl Mares, monoplan Benès-Mràz, type Be-501, moteur Walter-Mikron 45 CV.
27. Demimuid, monoplan Tipsy, moteur Ava 27 CV.

4 LITRES

65. Paul Lemée, monoplan Comper-Swift, moteur Pobjoy 75 CV.
66. Postiaux, monoplan Potez 60, moteur Potez 60 CV.
67. Josef Kalla, monoplan Benès-Mràz Be-502, moteur Walter-Minor 85 CV.
68. Jaroslav Hausman, monoplan Benès-Mràz Be-50, moteur Walter-Minor 85 CV.
69. Novak, monoplan Benes-Mraz Be-50, moteur Walter-Minor 85 CV.
70. Roger Bellon, monoplan Comper-Swift, moteur Pobjoy 75 CV.

8 LITRES

82. Boris, Equipier : M. Brun, monoplan Caudron-Rafale, moteur Renault.
83. Mlle Elisabeth Lion. Equipière : Mme Roumanteau, monoplan Caudron-« Aiglon », moteur Renault.
85. Mme Dupeyron. Equipière : Mme Lallus, monoplan Caudron-« Aiglon », moteur Renault.
87. Maurice Arnoux. Equipier : M. Corniglion-Molinier, monoplan Caudron-C-690, moteur Renault.
88. Bart. Equipier : M. Bouquillard, monoplan Caudron-« Rafale », moteur Renault.

A midi précis, alors que le temps s'était sensiblement amélioré, M. Renvoisé, directeur de la course, et le chronométreur G. Dutou donnèrent les premiers départs : Brévier, sur l'hémiptère Mauboussin; Thibault, sur le Trébucien; Eykens, sur un Tipsy, puis les seize autres s'envolèrent successivement à une minute d'intervalle. L'air était lourd, humide, peu porteur; le terrain n'était pas, à cet endroit, un billard; les décollages furent assez longs, d'autant plus que certains appareils emmenaient une charge d'essence assez considérable. Malgré tout, les départs ne donnèrent lieu à aucun incident et tout se passa admirablement.

La ronde allait commencer et se poursuivre pendant six heures, coupée seulement par l'escale obligatoire et les arrêts pour le ravitaillement.

La première heure

A l'expiration de la première heure, Boris, Arnoux et Bart avaient bouclé trois tours, dont le meilleur, accompli par Arnoux, avait été fait en 11 min. 35, soit à la moyenne de 310 km.-h. 791. Onze concurrents avaient bouclé deux tours et les cinq autres un tour.

Premier abandon : celui de Thibault, sur le Trébucien, par suite du refroidissement insuffisant de l'huile. Une toute petite précaution qu'on a omis de prendre eut évité cet incident d'autant plus regrettable que le Trébucien avait fait, par sa vitesse, une excellente impression.

La deuxième heure

La deuxième heure allait voir se prosuire deux autres abandons. L'équipe Bart-Bouquillard qui, après Arnoux et Boris, était la plus rapide du lot, fut contrainte de se poser, par suite d'une indisposition du sympathique Bart.

Le pilote tchèque Novak dut, lui aussi, atterrir avec son Be-50 sans qu'on en connût la raison.

Il ne restait donc plus, à la fin de la deuxième heure, que seize concurrents en course. Arnoux et Boris tenaient toujours la tête, luttant de vitesse pour la première place : Ils avaient alors bouclé huit tours, soit 480 km., suivis, avec six tours, par Mme Dupeyron et le Tchèque Kalla.

Lemée et Bellon, sur leur Comper-Swift, Jaroslav Hausman et Karl Marès — avec son « Bibi » de 2 litres ! — venaient ensuite avec cinq tours. Dès ce moment, Karl Marès se révélait le plus redoutable de sa catégorie.

La troisième heure

Pas de changement en tête. Arnoux continue à mener. Il a couvert 780 km. en 2 h. 550 min. 30 sec. Sa moyenne, à ce moment, ressort à 275 km.-h. 594. A 15 heures, il a bouclé treize tours du petit circuit ainsi d'ailleurs que Boris, qui le talonne toujours. Mme Dupeyron est en troisième place avec neuf tours.

Dans la catégorie 4 litres, c'est le Comper-Swift de Roger Bellon qui est en tête avec la moyenne de 197 km. 560, suivi par Kalla et Jaroslav Hausman.

Dans la catégorie 2 litres, Garand vient en premier lieu avec 168 km.-h., poursuivi de très près par les Tipsy d'Eykens et d'Okhuysen et le Be-501 de Mares.

Au cours de la troisième heure, un concurrent qui promettait, est contraint d'abandonner : Paul Lemée est victime d'une défaillance de son moteur : panne de distribution.

La quatrième heure

Les avions ont disparu du rayon visuel des spectateurs. Les 2 litres sont partis virer à Tours (circuit de 202 km.) et les 4 et 8 litres à Bourges (circuit de 517 km.).

Le ciel n'en est pas moins occupé par la très remarquable démonstration de l'escadrille d'acrobatie de Dijon, composée de dix-neuf Morane-Saulnier 230, dont le chef est le commandant Weiser. Ses exercices d'ensemble constituent un spectacle d'une très grande beauté et une preuve singulièrement édifiante de l'entraînement des équipages. On regrette de ne pouvoir mieux dire ici ce que sont ces pilotes qui méritent tous les éloges et dont la présentation a été parfaite.

Un incident est à signaler: Arnoux, après ravitaillement et alors qu'il venait de reprendre son vol pour se lancer sur le grand circuit, a été obligé de revenir au terrain : il s'agit, dit-on, d'un ennui dans le changement de pas de l'hélice. Tout est rapidement remis en ordre et Arnoux repart... pour revenir se poser une seconde fois quelques minutes plus tard. L'équipe Caudron-Renault — l'ardent Ramondou en tête — s'affaire autour de l'appareil qui, bientôt décolle à nouveau et définitivement cette fois.

Tout cela a été très vivement fait. Néanmoins, Boris, pendant ce temps, a filé à toute allure vers Bourges.

Un cinquième abandon : le petit Tipsy, 100 pour 100 belge — les deux autres ont été, l'un partiellement, l'autre entièrement, construits en France — du pilote Eykens a dû renoncer à poursuivre : une bride du carburateur s'est cassée.

La cinquième heure

Les avions les plus rapides commencent à reparaître. Ils reprennent le petit circuit après un voyage à Tours ou à Bourges.

Pour la première fois, le Be-501, de Karl Mares, se ravitaille à 17 h. 14 min. 22 sec. Et encore se contente-t-il de dix litres d'essence et d'un bidon d'huile...

A la fin de la cinquième heure, Mares tient nettement la tête des 2 litres par 802 km. 400 La moyenne est de 160 km.-h. 480.

Boris revient le premier... Il a pris un peu plus de deux minutes à Arnoux, qui court derrière lui en diminuant peu à peu l'avance de son concurrent. La fin approche. Si Boris tient la tête, ce ne sera pas de beaucoup... Assisterons-nous à une arrivée au poteau, le vainqueur gagnant par une ou deux longueurs ?

Hélas... non. On apprend que, au virage de Corzé, alors qu'il était à 80 mètres de haut, Boris a vu son moteur s'arrêter net : panne d'alimentation. Il a sauté la rivière, des rangées d'arbres et a posé, en douceur, sa machine, intacte, dans un petit pré. Le commissaire du virage fut sidéré par tant d'adresse et de précision.

Arnoux, cependant, n'a plus de concurrent...

La catégorie 8 litres enregistre un nouvel abandon. A Bourges, Mme Dupeyron a atterri. Son moteur s'étouffe, téléphone-t-elle. Cette aviatrice de grande classe, navrée, renonce à continuer.

La cinquième heure porte ainsi à sept le nombre des abandons.

Edouard Garand, à Tours, s'est posé. Mais sans autre conséquence que le temps perdu... Il est reparti peu après et, dès lors, a continué jusqu'au bout.

Un des pilotes du Tipsy, à moteur Ava, a eu l'occasion de faire, taut à fait involontairement, une démonstration frappante des qualités de son moteur. En vol, une de ses bougies a « fichu » le camp... Grosse émotion. Puis, comme « ça » tenait le « coup », il a continué. De la sorte, avec trois bougies sur quatre, il a poursuivi son vol et cela pendant deux heures, jusqu'à la fin de la course !...

Notre ami Violet lui-même, le créateur de l'Ava, n'en est pas revenu. C'est tout de même un fameux argument en faveur du 4 cylindres 2 temps...

Le classement

Tenant compte, d'une part, de l'heure officielle du départ — 6 heures — et de l'heure réelle à laquelle le dernier concurrent est parti, d'autre part des 5 minutes de neutralisation accordées à l'escale obligatoire, la fin de l'épreuve des six heures eut lieu à 18 h. 24, Elle était « courue » depuis un certain temps :

Le classement était, dans ces conditions le suivant :

CATÉGORIE 8 LITRES

1. (30.000 fr.) Maurice Arnoux. N° 87. 1.649 km. 280. Moyenne générale : 274 km.-h. 880.
2. (10.000 fr.) Mlle Elisabeth Lion. N° 63. 1.070 km.-h. 600.

CATÉGORIE 4 LITRES

1. (10.000 fr.) Joseph Kalla. N° 67. 1.229 km. 040. Moyenne générale : 204 km.-h. 040.
2. (5.000 fr.) Roger Bellon. N° 70. 1.091 km. 300.
3. (4.000 fr.) Jaroslav Hausman. N° 68. 1.053 km. 540.

CATÉGORIE 2 LITRE

1. (10.000 fr. et la Coupe des *Ailes*). Karl Marès. N° 26. 1.001 km. 968. Moyenne générale : 166 km.-h. 968.
2. (2.000 fr.) Brévier. N° 3. 741 km. 190.
3. (1.000 fr.) Demimuid. N° 28. 726 km. 160.
4. (1.000 fr.) d'Okhuysen. N° 21. 676 km. 040.
5. (1.000 fr.) Edouard Garand. N° 20 641 km. 860.
6. (1.000 fr.) Barrelli. N° 18. 593 km. 880.

Quelques remarques

La première remarque qui s'impose est le rapport, par catégorie, des arrivants et des partants :

8 litres : 2 arrivants sur 5 partants.
4 litres : 3 arrivants sur 6 partants.
2 litres : 6 arrivants sur 8 partants.

C'est tout à l'honneur de la Petite Aviation dont les « Six Heures d'Angers » constituaient, en réalité, la première compétition officielle. La formule du « 2 litres » est nouvelle; elle débute; c'est un magnifique résultat d'être ainsi arrivé à une telle proportion entre les classés. C'est là l'enseignement essentiel de la compétition.

Aussi bien, convient-il d'insister sur deux

Arnoux félicité à sa descente du Caudron-Renault C-690.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France