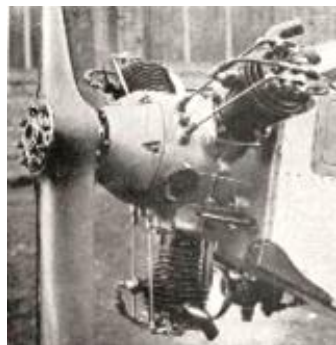


Le Grand Prix des Moto-Aviettes du Petit Parisien

In the year 1923 the popular newspaper Le Petit Parisien offered a Grand Prix des Moto-Aviettes open to light planes of less than 250 kg with a max of 20 kg for petrol and oil. 19 planes were entered but only 7 passed the preliminary tests. Under a very bad weather, only one Farman (Salmson engine) covered the minimal distance of 300 km and was awarded the 1000 000 fr prize.

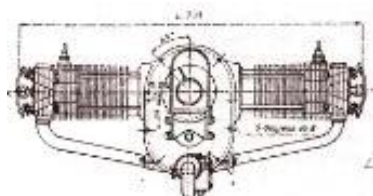
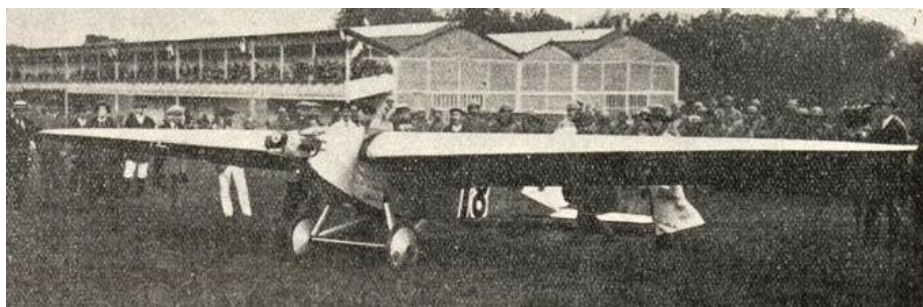
En 1923, le journal populaire Le Petit Parisien lança son Grand Prix. Le règlement était fort simple : masse maxi 250 kg avec au max 20 kg d'essence et d'huile. Après un essai statique les concurrents devaient pouvoir monter à 500 m en 30 mn, faible exigence même pour l'époque ! La compétition elle-même consistait en un circuit de 10 km à parcourir au moins 30 fois. Presque tous les concurrents (19 inscrits, 14 présents) arrivèrent dans un grand état d'impréparation, surtout au niveau des moteurs. Le samedi 14 juillet il faisait extrêmement chaud (la revue du 14 juillet fut annulée à cause de la chaleur !) ce qui handicapait ces modèles peu puissants. Seuls dix avions se présentèrent et sept réussirent l'épreuve de montée et furent qualifiés pour la course. Trois Farman à moteurs Salmson, Clerget et Sergant, trois Dewoitines D 7 (Salmson, Clerget et Vaslin) et le Brèguet Colibri à moteur Sergant.

Le 15 juillet, le temps était épouvantable, averses orageuses et coups de vent. Les concurrents attendirent une relative accalmie jusqu'à l'après-midi. Très rapidement, les appareils à moteur Sergant tombèrent en panne par court-circuit de bougies mal



isolées, d'autres abandonnèrent pour des pannes variées et finalement seul Coupet sur Farman (n°4) à moteur Salmson tri-cylindres parcourut la distance minimale et se posa aussitôt car son plus proche concurrent Barbot sur Dewoitine D-7 à moteur Clerget (n°18), favori pour avoir traversé la Manche deux fois quelques jours avant, tomba en panne d'essence (trop grande vitesse ou mauvais réglage) deux tours avant le minimum. Coupet gagna donc le prix de 100.000 fr, le second prix de 20.000 fut attribué à Barbot bien qu'il n'ait pas couvert la distance minimale.

Bien que certaines aviettes bien réglées aient démontré leur capacité à voler dans des conditions difficiles, du moins avec d'excellents pilotes, ce concours montra qu'il était difficile de voler en sécurité avec d'aussi faibles puissances. Il y eut quand même de jolis vols à Vauville peu après, mais le concours de Lympe en septembre confirma cette idée, d'autant que Maneyrol s'y tua par rupture de son Peyret un peu trop léger. L'aviation de tourisme naissante se tourna vers des appareils plus puissants et le plus souvent biplaces.



MODELES : Le Farman du vainqueur est très proche de celui qui gagna en 1924 le Tour de France des Aviettes dont un plan a été publié dans le n° 32 du CERVIA. Mais, en 1923, il avait encore une envergure de 10,5 m. Le fuselage du plan faisant à peu près 230 mm, on pourrait se contenter de porter l'envergure de 330 à 410 mm. Il faudrait aussi inverser le moteur car le Salmson a le cylindre central vers le bas contrairement à l'Anzani, supprimer l'immatriculation et changer, sur le fuselage, le 8 pour un 4 (voir photo).