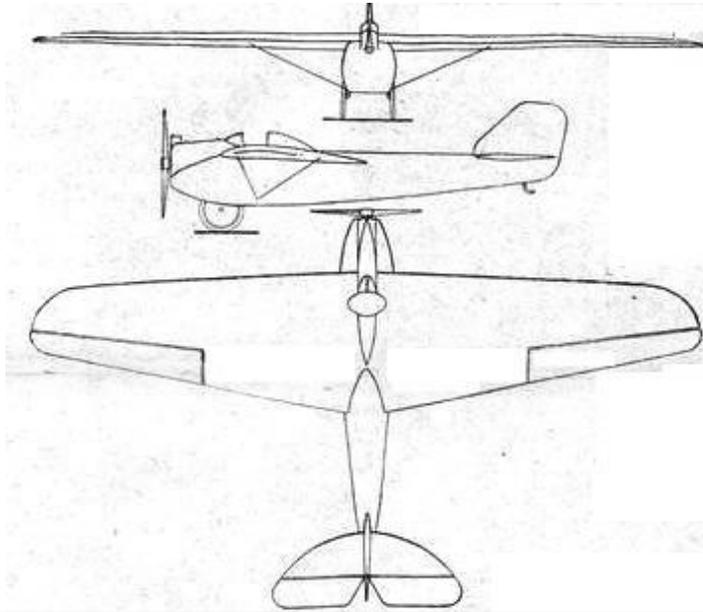


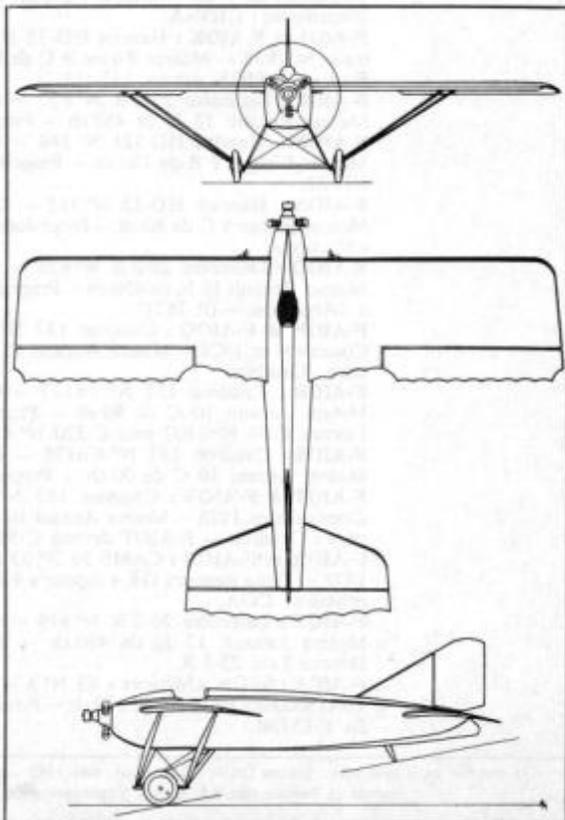
Les oubliés du Petit Parisien 1923

(Suite et fin)

Brèguet Colibri : seul qualifié en plus des Farman et Dewoitine, il passa sans problème les tests de montée, mais il fut trahi par son moteur Sergant qui ne résista pas aux averses orageuses. Thoret abandonna après seulement 4 tours de 10 km.



Remarque générale sur les hélices : sur des avions au train court (et sur d'autres !) les Tchèques utilisent de très grandes hélices (152 mm sur le plan SMA du Dewoitine D-7). Evidemment on ne peut décoller, mais on gagne ainsi beaucoup plus que les 10 s de bonus que procurerait le décollage. Il est alors bon d'avoir une hélice de présentation, ce que prévoit le règlement.



Les concurrents

1. Dewoitine
2. Desgranchamps
3. Marais
4. H. et M. Farman
5. Dewoitine
6. Rosier et Vaillant
7. Hanriot
8. Dits
9. Peyret
10. Carmier (Société de l'avion Simplex)
11. Collet
12. H. et M. Farman
13. H. et M. Farman
14. Louis Brèguet
15. Lachassagne
16. Fournier et Vaillant
17. H. et M. Farman
18. Dewoitine
19. Boishardy.

Comme bien d'autres, il fut abandonné après cet échec. Construction typique Brèguet, fuselage et empennages métalliques, aile en bois.

Malgré la faible doc, rien n'empêcherait d'en faire une Cacahuète.



Boishardy : Construit par Béchereau et équipé d'un trois cylindres Salmson il avait tout pour plaire étant donnée la réputation de ces deux noms. Cependant sa conception paraissait déjà antique en 1923 (aile mince type 1912 relève Les Ailes). Il ne put satisfaire au premier test de montée, puis fut peut être légèrement accidenté au dernier moment (train fragile ?) ce qui le priva de compétition. On l'entre-aperçoit avec son numéro 19 sur une photo du PP, mais dont on ne peut pas tirer grand chose. On peut en trouver ce plan crédible dans une étude des Béchereau dans un Aviation Magazine des années 80.

