



L'exploit de Barbot

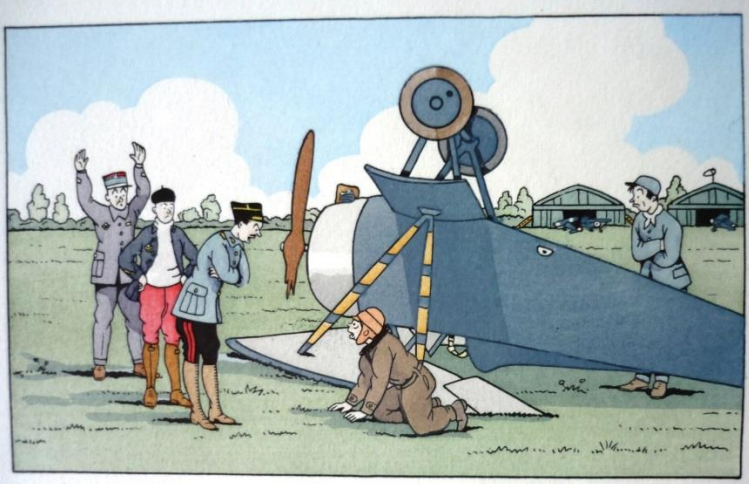
par Gérard Hartmann

Dans les années 1920, le journal *Le Matin*, alors l'un des quatre plus grands quotidiens français d'avant-guerre, avec *Le Petit Journal*, *Le Petit Parisien* et *Le Journal*, lance un Prix de 25 000 francs (180 000 euros en 2015) au premier aviateur qui traversera la Manche dans les deux sens au cours de la même journée à bord d'un avion à moteur de faible puissance, moins de 1500 cm³.

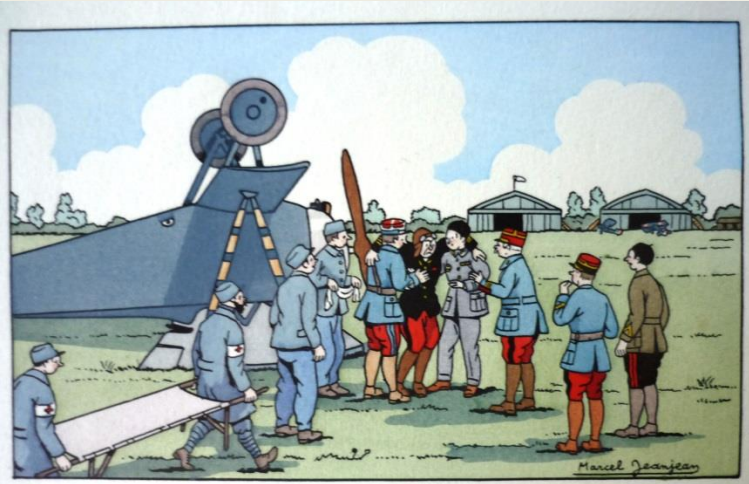
Pour ne pas demeurer en reste, *Le Petit Parisien* lance un concours destiné aux avionnettes, le Grand Prix de la moto-aviette, imposant aux concurrents de parcourir une distance d'au moins 300 km à bord d'un appareil à moteur ultra-léger.

Le but de ces concours, outre l'aspect médiatique, est de soutenir une aviation nouvelle née en 1922 à CombeGrasse, celle des appareils légers de sport, les « avionnettes », sorte de planeurs équipés de petits moteurs. L'ensemble, avec le plein d'essence et pilote à bord, ne pèse guère plus de 250 kg.

Ces deux concours mettent aux prises les Dewoitine D.7 pilotés par des pionniers du planeur, Maurice Finat, Marcel Doret, Alfred Fronval, François Descamps et Georges Barbot, les Farman *Moustique* de Lucien Coupet, Lucien Bossoutrot et Maurice Drouin, ainsi que le Breguet *Colibri* piloté par Joseph Thoret, qui s'est fait une spécialité de voler dans les ascensions moteur coupé.



Le capotage du Caporal...



Le capotage du Capitaine...

Ses dessins ont fait rire le monde entier, capotage du caporal (en haut) et du capitaine (en bas), par l'illustrateur Marcel Jeanjean, 1923. (AÉCF).

Le Prix du *Matin*

Comme le stipule le règlement du prix du *Matin*, le trajet France - Angleterre et retour dans la même journée par un vol au-dessus de la Manche doit être réalisé avec un avion de faible puissance appelé moto-aviette. La difficulté est de naviguer plusieurs heures à 50 km/h avec le risque de vent contraire, avec un vo-

lume de carburant limité par la taille de la petite machine et le règlement.

Le 6 mai 1923, le pilote de planeur Georges Barbot aux commandes d'un aéroplane Dewoitine D.7 à moteur Clerget affichant seulement une puissance de 11 chevaux, se risque dans le Prix du *Matin*, tentative qui va être couronnée de succès.

Sous le contrôle de MM. Crespel et Sabudie, Georges Barbot prend son envol à 17 h 20, de l'aérodrome de Saint-Inglevert (Pas-de-Calais), avec un décollage sur 15 mètres, dix minutes plus tard il est à 800 mètres de hauteur. Après 25 minutes de vol, Barbot croise à 1 500 mètres au-dessus des falaises, en direction - nord-ouest - de l'aérodrome anglais de Lympne (dans le Kent, à 11 km à l'ouest de Folkestone) où il est attendu par des mécaniciens parisiens et des journalistes. Il atterrit à Lympne à 18 h 21 au terme d'une heure de vol. Trente minutes plus tard, à 19 h 01, Barbot reprend le chemin des airs vers la France, un vol retour effectué en 43 minutes et 35 secondes, distance totale 120 kilomètres.



Une performance qui sera récompensée par 25 000 francs offerts par *Le Matin*.

Dès le samedi 5 mai, une cinquantaine de personnes, parmi lesquelles trente journalistes, étaient accourues à Saint-Inglevert pour assister à la tentative de Barbot. Certains évoquent le fameux 25 juillet 1909.

Finalement, pour la totalité du vol, aller et retour, Barbot a consommé moins de neuf litres d'essence, ce qui représente une dépense en carburant de 6,50 francs (45 euros).



Le monoplan Dewoitine D.7 de Barbot, première version. (Les Ailes).

Qui est Georges Barbot ?

Né le 9 septembre 1894 à Langon (Gironde), Georges Barbot débute dans l'aviation à Bordeaux Mérignac à 18 ans en octobre 1912 avec comme instructeur Issartier sur le Deperdussin-Anzani. Barbot décroche son brevet de pilote d'aéroplane de l'Aéro-Club de France en mars 1913 (n° 1288). Il entre dans l'aviation militaire à 23 ans en 1917 comme pilote de chasse, puis il réceptionne les machines Salmson et Breguet pour l'armée.



Georges Barbot (1894-1988).

En 1919, il est volontaire comme pilote de transport public sur Paris – Londres. En 1923, pilote de planeur confirmé, il réalise les essais des prototypes chez Dewoitine.

Son bilan de deux années de guerre et de pilote des essais constructeur des années ultérieures (1919-1933) se passe de commentaire : 6 000 heures de vol, mise au point de 29 prototypes, réception de 1 500 avions.

En 1923, le succès de Barbot a soulevé en Angleterre, dit Pierre Desbordes, le journaliste des *Ailes*, une admiration unanime. Son Dewoitine est exposé sur les Grands Boulevards à Paris, accroché à l'immeuble du *Matin* plusieurs semaines, comme le Blériot-XI en 1909.

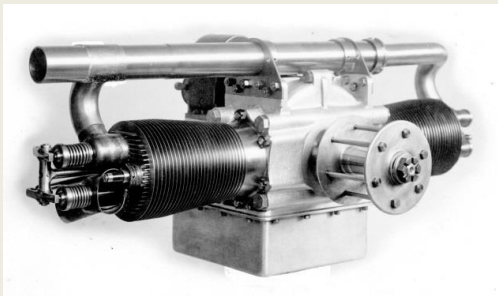


Georges Barbot en 1923 à bord de l'avionnette Dewoitine. (Les Ailes).

Les semaines qui suivent son exploit du 6 mai 1923 sont pour Barbot l'opportunité d'un voyage de propagande aéronautique en Amérique latine d'où il revient le 2 juillet pour disputer le Grand Prix de la Motoaviette du *Petit Parisien*.

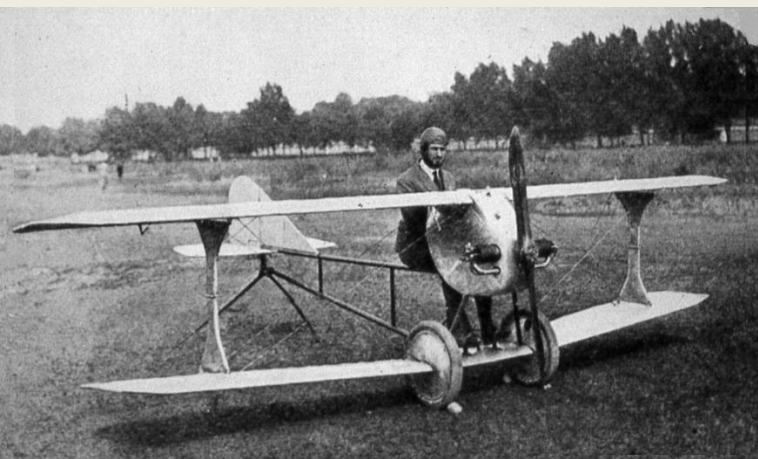
Le moteur Clerget 2K-2L

L'avionnette Dewoitine était propulsée initialement par un 3-cyl Anzani de 7 ch. Mais la machine s'est montrée tangente au décollage lors des essais et un 2-cyl Clerget plus puissant fut monté et testé par Barbot le 2 avril à Toulouse. Le Clerget bicylindre (alésage 85 mm, course 100 mm pour 1 134 cm³ de cylindrée) développe 15 ch à plein régime à 1 600 tours, 11 ch à 1 200 tours freiné par l'hélice, et rappelle au bruit celui d'une motocyclette ; il démarre par simple brassage de l'hélice, une Lumière spécialement étudiée pour le monoplan Dewoitine.

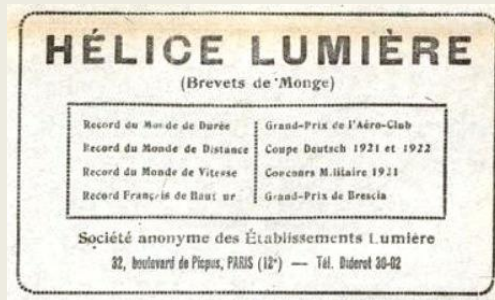


Moteur Clerget 2K, 1920. (Collection Clerget).

Son concepteur, l'ingénieur Pierre Clerget, tenait à être à Saint-Inglevert pour les réglages, après la mort le 12 août 1922 entre Villacoublay et Orly du pauvre De Pischhoff qui utilisait le même type de moteur sur sa *motocyclette aérienne*.



Avionnette d'Alfred de Pischhoff (1882-1922)



Pierre Clerget réalise en 1923 un petit moteur à deux cylindres horizontaux, « Flat-twin », de 100 mm de course et 85 mm d'alésage (donc pour une cylindrée de 1 134 cm³) délivrant 15 ch à 1 600 t/mn soit une puissance utilisable de 12 ch compte tenu du freinage de l'hélice.

Véritable pièce d'orfèvrerie, ce moteur baptisé 2K (culasse en alu) ou 2 L (culasse en alpac), pèse environ 25 kg en ordre de marche, il est monté sur la motoaviette d'Alfred de Pischhoff et sur l'avionnette Dewoitine D.7 confiée à Georges Barbot. Formé de deux pièces, le carter est en aluminium ; les pistons sont en alliage d'aluminium.

Comment Georges Barbot a traversé la Manche

Contenons-nous de rapporter les faits. Barbot et Dewoitine viennent s'attaquer au prix de 25.000 francs que *Le Matin* a créé en faveur du premier pilote qui traversera la Manche, aller et retour, à bord d'un avion dont le moteur présentera une cylindrée maximum de 1500 centimètres cubes. Après les brillants essais de Toulouse, le petit avion est expédié à Saint-Inglevert où il doit s'envoler pour l'Angleterre. Pour se conformer au règlement du Prix, on doit remplacer le moteur Anzani de 7 HP par un Clerget qui en donne effectivement 11 à 12 à son régime d'utilisation.

Le vendredi 4 mai, Barbot effectue deux essais remarquablement réussis. Au cours de l'un d'eux, il monte à 500 mètres en 30 minutes, se maintient un quart d'heure à cette altitude où il rencontre un vent de 12 mètres-secondes, et redescend tranquillement.

Le lendemain, samedi 5 mai, est le jour fixé pour la tentative. Elle n'aura pas lieu cependant par suite d'une confusion dans la distribution des rôles : l'équipage des deux hydravions qui doivent escorter Barbot, n'a pas compris les instructions qu'on lui a données. Barbot néanmoins s'envole, atteint les 1000 mètres en moins de 8 min., continue à monter jusqu'à 1800 mètres et ne redescend, lassé d'attendre ceux qui doivent le convoyer, qu'après 2 heures et 5 minutes de vol.

Dimanche 6 mai, enfin, le sympathique pilote quitte le sol à 5 heures du soir. Le décollage est magnifique : en 45 mètres, l'appareil s'élève dix minutes après, il est à 500 mètres, puis à 800. Après 25 min. de vol, Barbot croise à 1500 mètres au-dessus des falaises. Puis, il pique droit sur la mer et disparaît bientôt à l'horizon, en direction de Lympne où il est attendu. Effectivement, il atterrit à Lympne à 6 h. 21 du soir. À 7 h. 03, il repartit de Lympne et revenait se poser à Saint-Inglevert à 7 h. 44 min. 35 sec. Le retour avait été accompli exactement en 63 min. 35 sec. Georges Barbot avait gagné le prix du *Matin*.

Dès samedi, une cinquantaine de personnes, parmi lesquelles trente journalistes et photographes, étaient accourues à Saint-Inglevert pour assister à la tentative de Barbot. L'ambiance est celle des grands jours de l'aviation. Beaucoup devaient le passé... la mémorable envolée de Blériot, le 25 juillet 1909. La tentative de Barbot ne va-t-elle pas marquer, elle aussi, le début d'une ère nouvelle, l'entrée de l'aviation dans le domaine des locomotions économiques?...

Des gens incrédules et mal renseignés ont prétendu que l'avion de Barbot manquait d'excédent de puissance. Ceux qui l'auront vu à Saint-Inglevert 2 cylindres, qui équipait la première avionnette du pauvre de Pischhoff. La course est de 100 millimètres et l'alésage de 85 millimètres ; la cylindrée totale est donc de 1334 centimètres cubes. Le régime est de 1600 tours, mais l'hélice le freine au point de ramener à 12 HP maximum la puissance utilisable.

L'hélice était une « Lumière », spécialement étudiée pour le monoplan Dewoitine, et dont le rendement fut excellent. Barbot attribue une large part de son succès aux qualités du moteur et de l'hélice.

M. Clerget, qui était à Saint-Inglevert, a lui-même procédé au réglage du moteur.

Avec une meilleure entente préalable, Barbot eût, dès samedi, remporté le prix du *Matin*. Mais il comptait alors sur les hydravions... Ceux-ci, volant entre 5 et 600 mètres au plus, tournaient, tournaient, paraissant chercher le petit oiseau de toile qui, lui, planait bien au-dessus d'eux, à 1500 mètres...

A Lympne, on accueillit très chaleureusement Barbot. Le Major Wright, le pilote connu du *Néron*, attendait l'aviation et c'est le dernier qui lui serra la main quand l'Avion, reprenant le chemin de la France, commençait déjà à rouler.

Le succès de Barbot a soulevé, en Angleterre, une admiration unanime.

Le retour à Saint-Inglevert fut triomphal. On offrit des fleurs à Barbot qui ne dissimulait pas son émotion et sa joie d'avoir si brillamment rempli le programme qu'il s'était tracé.

Fidèle à ses amitiés, Barbot, avant de prendre un repos bien gagné, tenait à annoncer lui-même aux *Ailes* son succès, par un télégramme dont la simplicité dépassait la belle modestie de son auteur.

Pierre DESBORDES

L'hélicoptère a accompli ses premiers essais

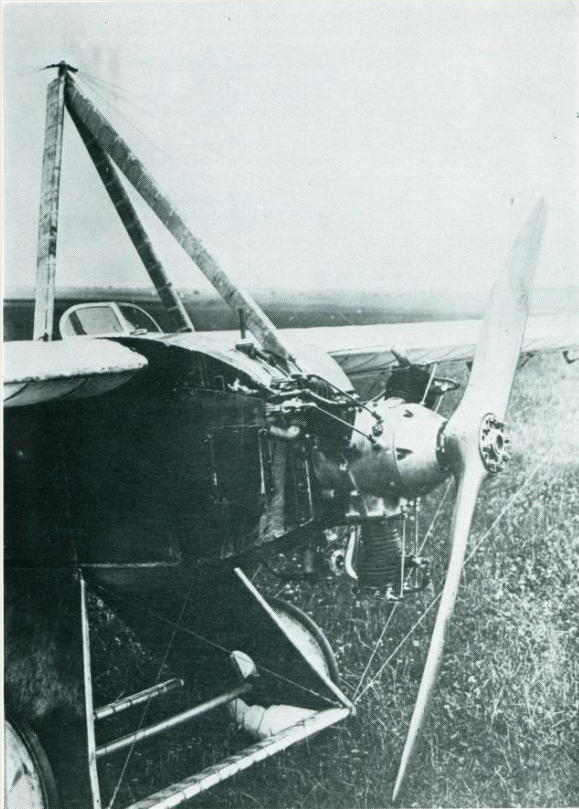
La question de l'hélicoptère vient de faire en quelques jours de sérieux progrès. C'est tout d'abord l'ingénieur Étienne Lémichen qui, à bord de son hélicoptère Éclaircie-Pengout n° 12, a réalisé deux performances remarquables.

Poursuivant méthodiquement la réalisation du programme d'expériences, qu'à l'occasion de ses précédents essais, nous avions développés dans ce journal, M. Lémichen a réussi, le 28 avril dernier deux vols, au point fixe, d'une parfaite stabilité, l'un de

Le Grand Prix de la Motoaviette

Le 15 juillet suivant, par un temps détestable, se court à Buc, sur 30 tours au minimum d'un circuit de 10 km de développement, un concours de consommation, le Grand Prix de la Motoaviette doté de 125 000 francs de prix offerts par *Le Petit Parisien*.

Cette épreuve est ouverte aux avions légers monoplaces dont le poids, carburant et pilote compris, ne dépasse pas 250 kg, la charge de carburant et d'huile ne doit pas dépasser 20 kilos.



Farman « Moustique » vainqueur le 15 juillet 1923 du Grand Prix de la Motoaviette. (MAE).

Le 25 juin 1923, date de la clôture des engagements, 21 concurrents sont inscrits, dont les grands favoris, trois Farman « Moustique » à moteur au choix Salmson 3-cyl de 12 ch ou à moteur belge Sergant 4-cyl de 16 ch (poids 45 kg) confiés à Bossoutrot, Coupet et Drouhin et trois avionnettes Dewoitine avec au choix les

moteurs Salmson 12 ch, Vaslin 13 ch ou Clerget 12 ch. Joseph Thoret, grand véli-vole, pilote un Breguet « Colibri » à moteur Sergant, mais il abandonne au troisième tour, moteur noyé.

Georges Barbot, désigné favori par la presse après son exploit, tente sa chance au milieu de 17 partants sur le même Dewoitine D.7 que celui qui avait traversé la Manche le 6 mai 1923 et dont le petit bicylindre Clerget a été allégé par l'emploi de culasses en alpax¹.

Malheureusement, Barbot est contraint de s'arrêter en panne sèche après 27 tours, soit 270 km parcourus en 3 h 33 mn 57 laissant la victoire à Lucien Coupet sur Farman « Moustique », seul concurrent classé malgré le fait qu'il n'ait pas parcouru la distance imposée. Barbot est finalement classé second.

Ensuite, tout ce petit monde prend la direction de Vauville (Manche) où se déroule en août le second congrès expérimental pour planeur et motoaviettes et où chacun espère trouver de bonnes ascendances.



1. Alpax est un métal léger utilisé par injection sous vide.