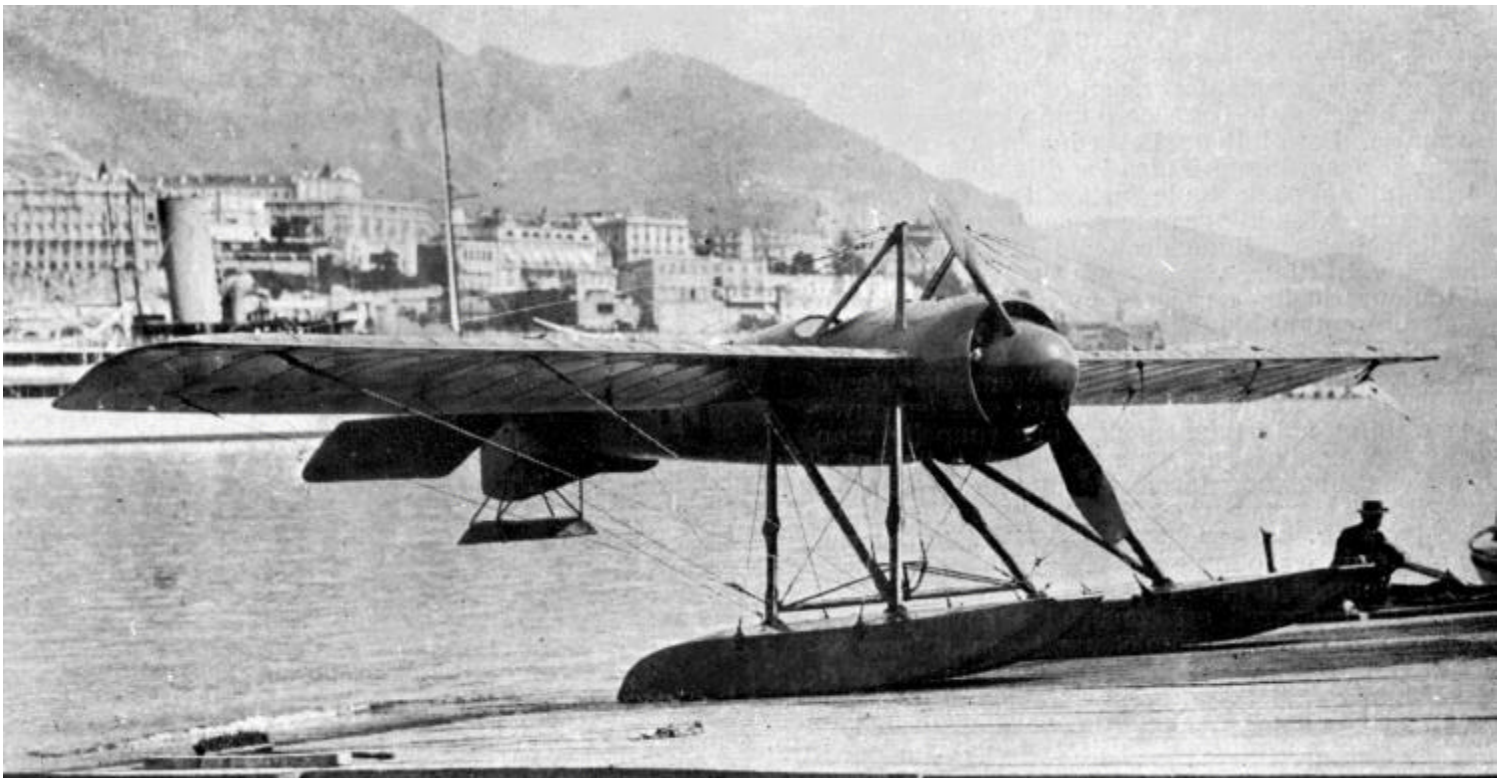


Monaco 1913 :
1^{ère} Coupe
internationale
Jacques
Schneider



*Le fin monoplan Deperdussin du jeune Maurice Prévost sur le slip du port de Monaco le 13 avril 1913.
(L'Aérophile).*

Le second meeting d'Hydroaéroplanes de Monaco

Depuis 1904, le meeting de Monaco est célèbre dans le monde entier pour réunir ce qui se fait de plus rapide en matière de canots automobiles. La Société des Bains de Mer se félicite de l'initiative de Camille Blanc qui dirige l'*International Sporting Club (ISC)* de Monaco et de son comparse Georges Prade, le patron du journal *L'Auto*. Chaque année, la manifestation voit défiler un nombre croissant de spectateurs, de richissimes propriétaires qui viennent dépenser leur fortune dans les hôtels de luxe de la principauté, au casino et dans leur établissement thermal.



Barlatier est l'auteur de cette machine financée par Camille Blanc, 1908. (L'Aérophile).

Dès la fin de 1908, Camille Blanc créa une épreuve aéronautique à Monaco, la première du genre sur la côte d'Azur. Il s'agissait d'effectuer avant le 24 mars 1909 l'aller et le retour Monaco - Cap Martin, soit 8,8 km au-dessus de la mer. Faute de concurrents, la clôture fut repoussée d'un mois, puis d'un an. Aucun aviateur ne gagna le prix de 100 000 francs, c'était trop demander aux moteurs. Blériot n'avait pas encore traversé la Manche.

Le premier meeting voyant s'affronter effectivement des aéroplanes date de 1912. Organisé par Camille Blanc et soutenu médiatiquement par *L'Auto*, il est doté de nombreux prix récompensant les prestations des hydroaéroplanes, jusqu'à 25 000 francs par concurrent. Le meeting de Monaco 1913 est donc le second du genre. Il comporte plusieurs épreuves, le Grand Prix de l'ISC de Monaco, 50 000 francs, et en 1913 une nouvelle épreuve, La Coupe internationale des Aéro-Marins Jacques Schneider.

Né le 25 juillet 1879 à Paris, ingénieur de l'Ecole des Mines, ce dernier est le riche héritier d'un empire industriel de métallurgie et d'armements que le développement des réseaux

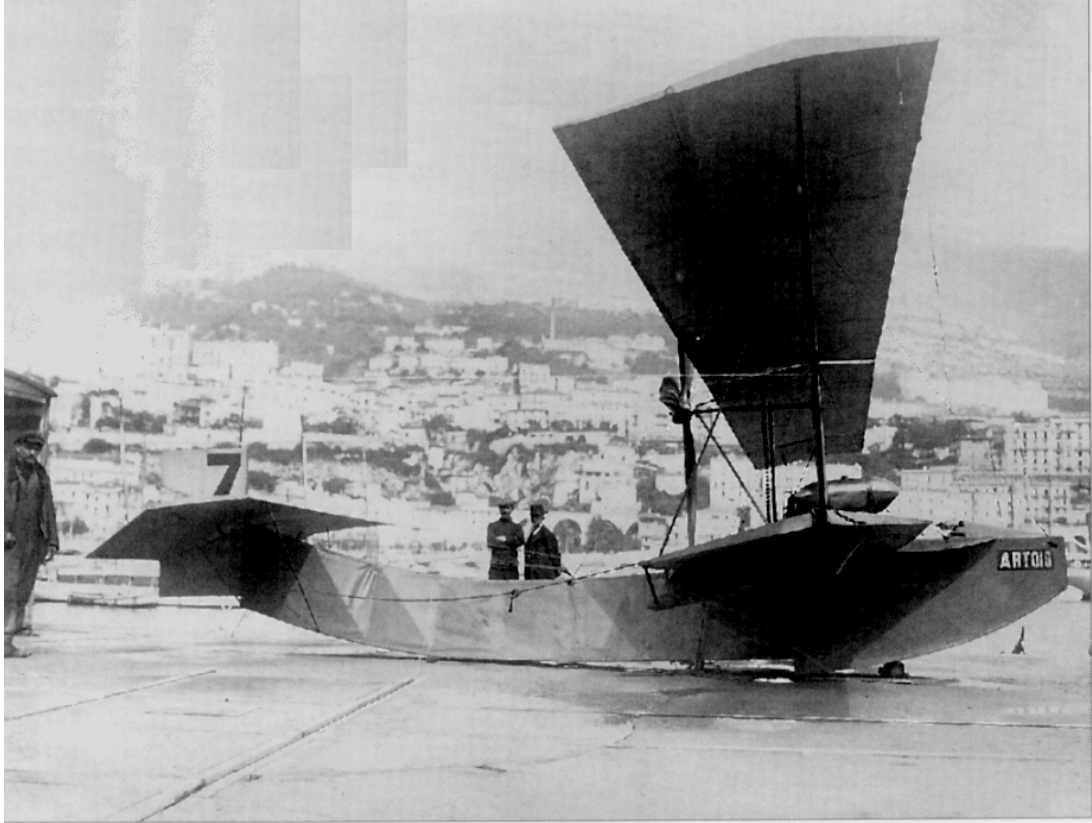
ferrés, de la marine de guerre en fer et des armes modernes (mitrailleuses, chars, canons) ont encore enrichi. Pilote de ballon à l'Aéro-Club de France depuis 1908 et d'avion en 1911 (brevet de pilote d'aéroplane n° 409), Jacques Schneider est connu pour s'intéresser aux courses de bateaux et à l'aviation. Commissaire contrôleur de l'Aéro-Club de France, c'est à l'Aéro-Club de France qu'il est venu le 5 décembre 1912 présenter son projet de Coupe internationale de vitesse et de tenue à la mer d'appareils marins et qu'il a remis le trophée, un objet d'art d'une valeur de 25 000 francs et offert une prime annuelle de 25 000 francs en espèce pour chacune des trois premières années de la mise en compétition. A quoi l'Aéro-Club (qui présente trois machines à Monaco) a ajouté 25 000 francs pour faire bonne mesure.



Jacques Schneider (1879-1928). (Le Matin).

Disputé du 3 au 14 avril 1913, le Grand Prix de l'International Sporting Club (ISC) de Monaco pour hydravions offre 50 000 francs sur deux épreuves, selon une nouvelle formule : une épreuve éliminatoire, vu le nombre important des candidats inscrits à cette compétition, vingt-six, mais sans classement, du 4 au 11 avril 1913, et deux courses les 12 et 14 avril pour lesquelles il n'y a qu'un seul classement effectué par addition des temps¹. Le vainqueur reçoit 25 000 francs, le second 10 000, le troisième 7 000, puis 5 000 et 3 000 francs.

1. La course du 12 avril se fait sur un parcours de 80 km Monaco, San Remo, Monte-Carlo, Beaulieu et Monaco avec escales à San Remo et Beaulieu et la course du 14 avril se fait dans la baie de Monaco sur un parcours de 10 km à faire 50 fois avec escales au km 50 et au km 490.



C'est à Monaco en 1913 que débute le D'Artois conçu par Louis Gaudart, commandité par Louis Schreck avec le financement de l'armée, de la Ligue nationale aérienne (Deutsch de la Meurthe) et de l'Aéro-Club de France. Son concepteur s'est tué lors de la compétition. Les deux hydravions D'Artois construits sont propulsés par un moteur Gnome de 100 ch rotatif monté à bord de la coque ! Ils étaient destinés à traverser l'Atlantique en quatre étapes, dans le cadre du Prix du Daily Mail. (La Vie au Grand Air).



Le Breguet de Moineau porte le n° 15. Robuste, sans défaut, propulsé par un moteur infatigable, il remporte la course-croisière de Monaco en 1913. (La Revue Aérienne).

La 1^{ère} Coupe internationale de vitesse Jacques Schneider

Pilote	Appareil	Moteur	Flotteurs	No	Classement
Eugène Renaux	biplan M Farman I	Renault 120 ch	Farman triples	1	Forfait
Jules Fischer	biplan H Farman I	Gnome 160 ch	Farman doubles	2	Finaliste ***
Maurice Chevillard	biplan H Farman II	Gnome 100 ch **	Farman doubles	3	Accidenté aux essais
Louis Gaubert	biplan M Farman II	Salmson 200 ch *	Farman triples	4	1 ^{er} Prix ISC ***
Charles Weymann (US)	monoplan Nieuport I	Gnome 160 ch	Nieuport triples	5	2e Coupe Schneider ***
Gabriel Espanet	monoplan Nieuport II	Gnome 160 ch	Nieuport triples	6	3e ISC ***
Louis Gaudart	biplan D'Artois I	Gnome 100 ch	A coque	7	Accidenté (†) ***
André Beaumont	biplan D'Artois II	Gnome 100 ch	A coque	8	Forfait
Pierre Daucourt	monoplan Borel I	Gnome 100 ch	Borel triples	9	Éliminé ***
Georges Chemet	biplan Borel II	Gnome 100 ch	A coque	10	Éliminé ***
?	biplan Borel III	Gnome 160 ch	Borel doubles	11	Forfait
Etienne Giraud	monoplan Blériot	Gnome 80 ch		12	Forfait
Eugène Gilbert puis Roland Garros	Biplan Morane-Saulnier	Le Rhône 80 ch	Tellier Triples	13	Gilbert : Éliminé ; Garros finaliste ***
Henri Brégi	biplan Breguet II	Salmson 115 ch	Breguet doubles	14	2e ISC ***
René Moineau	biplan Breguet III	Salmson 200 ch	Breguet central	15	1er Croisière ***
Olivier de Montalent	Breguet-Tellier I monoplan « La Marseillaise »	Salmson 120 ch	A coque (Tellier)	16	Forfait
Bossi	Bossi	Gnome 80 ch		17	Forfait
Bielovucic	monoplan de Marçay	Anzani 100 ch		18	Forfait ***
Maurice Prévost	monoplan Deperdussin II	Gnome 100 ch	Tellier doubles	19	Finaliste ***
Louis Janoir	monoplan Deperdussin I	Gnome 160 ch	Tellier doubles	20	Éliminé ***
Jules Védrines	monoplan Deperdussin III	Gnome 160 ch	Tellier doubles	21	Accidenté aux essais
Ernest Laurens	monoplan Deperdussin IV	Gnome 100 ch	Tellier doubles	22	Forfait
Emile Devienne puis Scoffier	monoplan Deperdussin V	Gnome 100 ch	Tellier doubles	23	Éliminé ***
René Labouret	biplan Astra I	Renault 120 ch	Tellier triples	24	Éliminé ***
Frank Barra	biplan Astra II	Salmson 110 ch	Tellier triples	25	Éliminé ***
X puis Chemet	Biplan Astra III	Renault V12	Tellier triples	26	Finaliste ***
Anthony Fokker (NL)	biplan Fokker	Gnome 80 ch		-	Forfait

Concurrents du second concours d'hydro-aéroplanes de Monaco 1913 et de la 1^{ère} Coupe Schneider. (L'Aérophile du 1^{er} avril 1913). Arrivé hors délais, l'engagement de Claude Grahame-White est refusé.

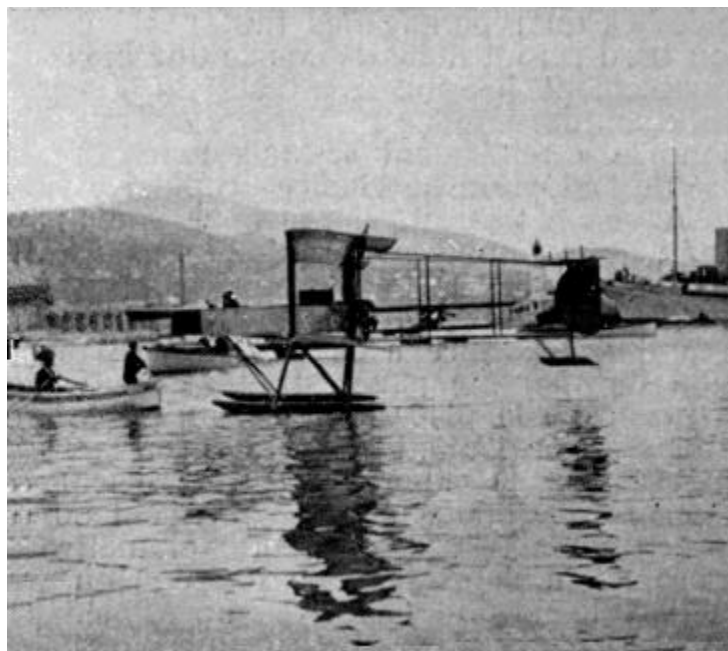
** inscrit le 1^{er} avril 1913 avec un moteur Salmson 110 ch. ** inscrit avec un Gnome de 80 ch.*

**** machines exposées le 3 avril après le pesage dans le port de Monaco sur quatre rangs.*

Le règlement de 1913 impose plusieurs difficultés : hissage, vol plané, mise en marche depuis le siège pilote sont des exercices réalisables par les nouvelles machines engagées, même compte tenu du poids à bord que constituent le pilote, son passager, la T.S.F. (80 kg) et le poids des flotteurs (soit un total de 600 kg). La course-croisière sur l'eau de 80 km avec deux escales semble encore réalisable. Mais remorquer en mer une masse devenue importante semble déraisonnable, sans parler de la navigation en surface sur six kilomètres. Reste l'épreuve d'altitude (grimper à 500 mètres depuis la surface de l'eau) et surtout la course de 500 kilomètres sans ravitaillement, soit un vol d'au moins cinq heures. « *Et alors ? Nous en sommes revenus aux conditions de l'ancien concours militaire de Reims d'octobre 1911* » note Henri Mirguet dans *L'Aérophile* du 15 mars.

Heureusement, les cellules, les coques, les flotteurs et surtout les moteurs ont considérablement progressé. Deux types différents d'hydravions sont alignés en 1913, des amphibies biplans destinés aux épreuves d'endurance, et des monoplans disputant les épreuves de vitesse. Nouveau venu établi au 64, quai national à Puteaux, Gabriel Borel aligne trois appareils nouveaux dans ces deux catégories, dessinés par Alexandre Odier et François Denhaut. Paulhan-Curtiss, Caudron

et Hanriot, par suite d'activités commerciales intenses n'ont pu préparer une machine.



Quand l'hydro est à l'eau, pas facile de gagner son bord, sinon en barque.

La 1^{ère} Coupe internationale de vitesse Jacques Schneider



Les hydravions au mouillage le soir du pesage le 3 avril. (*La Revue aérienne*).

Les deux « D'Artois » à moteur monté en bord dessinés par Louis Schreck et Louis Gaudart semblent plus performants lors des essais préliminaires que le Borel à coque de Denhaut et surtout que le gros Tellier-Breguet « la Marseillaise » dessiné par Duhamel et construit chez Breguet sous les directives du magicien des coques Alphonse Tellier. En réalité, ces deux machines ont été conçues pour disputer le Prix du *Daily Mail* de la traversée de l'Atlantique². Le D'Artois pèse 740 kg, le Borel à coque 900 kg, la « Marseillaise » 1 375 kg.

La seconde catégorie des hydros, la plus compétitive, est représentée par les rapides hydravions monocoques à flotteurs Deperdussin dessinés par Louis Béchereau, au nombre de cinq appareils, propulsés par un 14-cyl Gnome. Ils font évidemment figure de favoris, avec des pilotes professionnels et très expérimentés tels que Maurice Prévost et Jules Védrines. Maurice Farman et Henry Farman engagent chacun deux biplans à Monaco, pilotés par des spécialistes des courses sur eau, et propulsés par de très puissants moteurs prototypes Salmson de 200 ch.

L'écurie Nieuport impressionne, elle aussi, avec ses deux pilotes, Weymann et Espanet, et deux hydravions à flotteurs particulièrement rapides et légers (650 kg), mus par le 14-cyl Gnome de 160 ch. Les appareils Blériot (un seul appareil) et Morane-Saulnier (un monoplan) sont inscrits par leurs pilotes, et non pas par leurs constructeurs, ce qui ne les place pas parmi les favoris.



Monaco 1913 a vu l'élimination de solutions trop compliquées comme cette transmission par arbre (*M-Farman-Renault V12*).

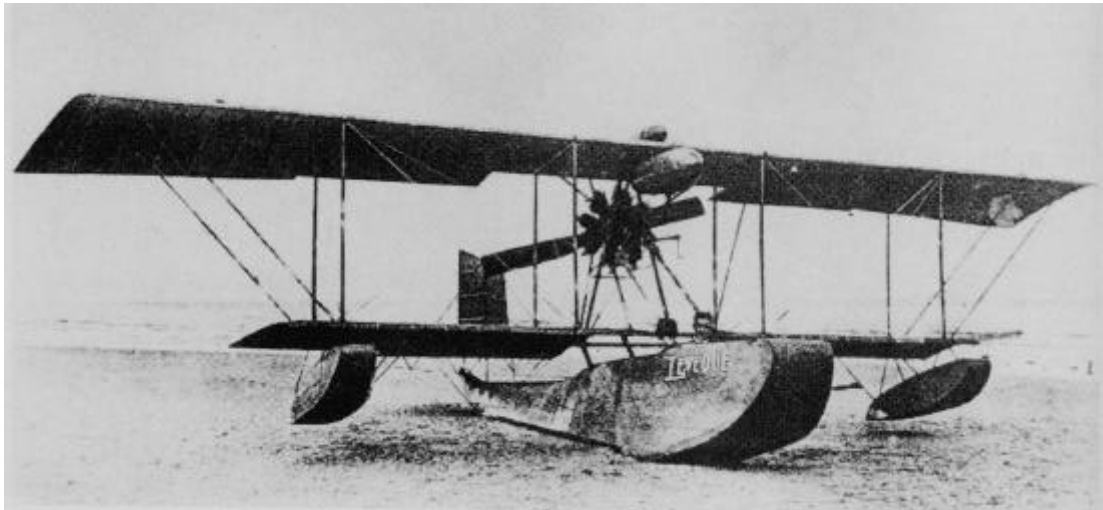
Dans ce concours international, le seul appareil étranger qui aurait pu courir, dessiné par Anthony Fokker, ne se présente pas aux vérifications. Le H-Farman de Grahame-White n'a pas pu être inscrit à temps, tandis que Paulhan, qui assemble et vend maintenant en Europe les hydroaéroplanes Curtiss, est absent pour cause d'aménagement de son hydrobase en Méditerranée. Il en va de même chez Caudron³, plus attiré par les concours à l'étranger que par les meetings en France, même internationaux.

2. Ces machines constituent les premiers hydravions géants français.

3. L'école militaire d'aviation Caudron au Crotoy fut inaugurée le 23 février 1913, le lieutenant Péralda représentant officiellement le général Hirschauer. Fernand Poidevin, Les frères Caudron, p. 59.



Le port de Monaco après les qualifications. Les courses de canots et yachts se déroulent simultanément. (SBM).



Biplan à coque Lévêque du début de saison 1913. En juillet, plus attiré par les gains des ventes d'automobiles que par la construction aéronautique, Lévêque vendra ses locaux de Bezons à Schreck. (La Vie au Grand Air).



Le Borel « aéroyacht » dessiné par Denhaut pour Deauville en 1913 n'est guère supérieur à l'appareil de Monaco. (La Revue Aérienne).

La 1^{ère} Coupe internationale de vitesse Jacques Schneider



Biplan Astra en baie de Monaco, 1913. (*La Vie au Grand air*).



Les piètres performances des biplans à coque à Monaco et Deauville coûteront son poste d'ingénieur à François Denhaut chez Borel. (*L'Illustration*).

Manquant de préparation, dix appareils déclarent forfait : le Farman n° 1 de Renaux, moteur non prêt, le second d'Artois destiné à André Beaumont, construction inachevée, le biplan Borel, pour la même raison, le Blériot n° 12 piloté par Giraud, moteur non prêt, le Breguet-Tellier « La Marseillaise » incapable de voler car beaucoup trop lourd, le biplan de Bossi, non au point, le monoplan De Marçay que devait piloter l'excellent Bielovucic et le très rapide monoplan Deperdussin de Védriennes, moteur explosé et appareil détruit aux essais constructeur sur la Seine à Paris, de même que celui de Laurens portant le n° 22 de course. Le 3 avril, avant la compétition, les seize hydro-aéroplanes restants sont présentés au public en rade de Monaco.

Le 4 avril, le temps n'est pas parfait, cependant les sautes de vent permettent les essais, d'autant que les hydros ont pris du poids depuis un an ce qui les rend beaucoup moins sensibles au vent.

L'épreuve de qualification, disputée les 6 et 7 avril, consiste en une mise en marche par le pilote par les seuls moyens du bord, sans l'assistance des mécaniciens, un décollage depuis la surface de l'eau, une montée à l'altitude de 500 mètres un vol minimum de 30 minutes avec vol plané moteur coupé d'une hauteur de 100 mètres et amerrissage.

L'appareil est hissé ensuite sur une barge au moyen d'un mât de charge et remorqué sur 6,25 km par un canot.

Passent les épreuves éliminatoires le 6 avril :

- mise en marche : M-Farman II (Gaubert), Nieuport I (Weymann), Nieuport II (Espanet), Morane-Saulnier (Gilbert), Astra I (Labouret).
- remorquage : M-Farman II (Gaubert), Nieuport I (Weymann), Nieuport II (Espanet), Morane-Saulnier (Gilbert), Astra I (labouret).
- navigabilité : M-Farman II (Gaubert), Nieuport I (Weymann), Nieuport II (Espanet), Morane-Saulnier (Gilbert), Astra I (labouret).

Réussissent les éliminatoires le 7 avril :

- mise en marche : D'Artois (Gaudart), Borel I (Daucourt), Borel II (Chemet), Breguet I (Brégi), Deperdussin II (Prévost).
- remorquage : Borel I (Daucourt), Borel II (Chemet), Morane-Saulnier (Gilbert), Deperdussin II (Prévost).
- navigabilité : Borel I (Daucourt), Borel II (Chemet), Morane-Saulnier (Gilbert), Deperdussin II (Prévost).
- altitude : Nieuport I (Espanet), Deperdussin II (Prévost).
- vol plané : Deperdussin II (Prévost).

Louis Gaubert, aux commandes de son hydroavion à coque, voulant gagner le port depuis la mer, en tentant de louvoyer entre les mâts des bateaux, se tue en percutant l'eau. Les deux Borel de Daucourt et Chemet ne passent pas ces qualifi-

La 1^{ère} Coupe internationale de vitesse Jacques Schneider

cations, de même que les Deperdussin de Janoir et Devienne, qui connaissent des problèmes de flotteurs, montés trop rigides. Incapables de s'élever à l'altitude demandée, les deux lourds (1 550 kg) biplans Astra de Barra et Labouret sont éliminés, ce dernier brisant son aile en sortant du port.



Le jeune Maurice Prévost, seul rescapé des qualifs de l'écurie Deperdussin. (*L'Illustration*).

Résultats des éliminatoires le 8 avril :

- altitude : Nieuport I (Weymann), M-Farman II (Gaubert), Breguet I (Brégi), Astra III (Chemet).
- vol plané : M-Farman II (Gaubert), Nieuport II (Espanet), Astra III (Chemet).
- mise en marche : Astra II (Barra), Breguet I (Brégi), Astra III (Chemet).
- remorquage : Astra II (Barra), Breguet I (Brégi).
- navigabilité : Astra II (Barra), Breguet I (Brégi).

Résultats des éliminatoires du 9 avril :

- hissage : Nieuport-I (Weymann), Nieuport II (Espanet), Breguet I (Brégi), Breguet II (Moineau), Morane-Saulnier (Gilbert).
- vol plané : Nieuport I (Weymann), Breguet I (Brégi).
- mise en marche : Breguet II (Moineau).
- navigabilité : Breguet II (Moineau).
- remorquage : Breguet II (Moineau).

Weymann, Espanet et Brégi ont passé avec succès toutes les épreuves éliminatoires.

Résultats des éliminatoires du 10 avril :

- hissage : Deperdussin II (Prévost), M-Farman II (Gaubert), H-Farman I (Fischer).
- remorquage : De Marçay (Bielovucic), H-Farman I (Fischer).
- altitude : Breguet II (Moineau), H-Farman (Fischer).
- vol plané : Breguet II (Moineau), H-Farman I (Fischer).
- mise en marche : H-Farman I (Fischer).
- navigabilité : H-Farman I (Fischer).

Prévost, Moineau, Gaubert et Fischer - seul rescapé de l'écurie H-Farman - sont qualifiés, ce dernier passant les six épreuves dans la journée.

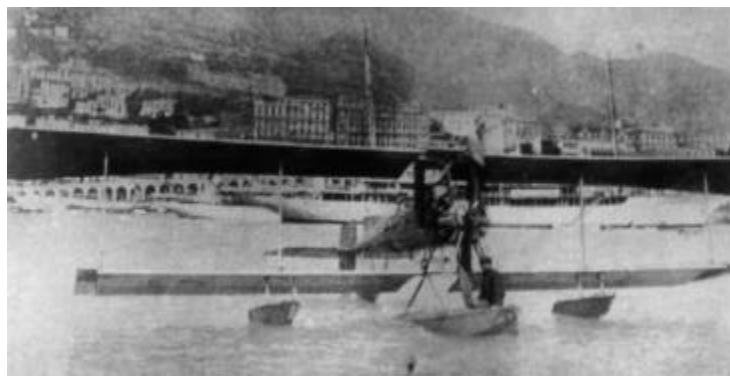
Les dix qualifiés peuvent disputer la course entre Monaco et San Remo (Italie) les 12 et 14 avril, sur quatre-vingt huit kilomètres, et le 14 avril le Grand Prix de Monaco, disputé sur 500 km entre bouées. Le public et les journalistes admirent les magnifiques moteurs Salmson de 200 ch montés sur le Breguet de Moineau et le Maurice Farman de Gaubert. Une fois de plus, des journalistes du monde entier sont présents (250 journalistes, selon *L'Aérophile*), d'autant que deux épreuves de vitesse s'annoncent, les éliminatoires

entre Français le 11 avril et la Coupe Schneider les 15 et 16 avril.



Chemet assis derrière Daucourt, Monaco 1913. (*L'Aérophile*).

Six contre torpilleurs assurent la sécurité des concurrents en mer dans la course Monaco - San-Remo le 12 avril. Ce jour-là, la tempête et le mistral sévissent et aucun concurrent ne peut terminer le parcours. Le courageux René Moineau, sur son Breguet de 200 ch au moteur infatigable, parcourt les 44 km séparant Baulieu de San Remo en 15 mn, à la vitesse incroyable de 176 km/h. Hélice brisée, l'appareil est malheureusement disqualifié, le règlement interdisant un changement d'hélice. Moineau gagne cependant 13 000 francs pour sa performance, Fischer, Gaubert, Weymann et Brégi 3 000 francs chacun (primes de départ). Le Grand Prix est annulé. Les commissaires sportifs décident d'allouer 25 000 francs comme primes de départ aux concurrents de la course Monaco - San-Remo, les autres 25 000 francs sont affectés à la seconde journée du Grand Prix, maintenant dénommé Prix de l'ISC, le 15 avril.



Le Breguet de Moineau, vainqueur de la course-croisière Monaco - San Remo du 12 avril. (*L'Aérophile*).

Au total, entre les épreuves de qualification et la course avortée, Gaubert (M Farman) empoche 12 000 francs, Brégi (Breguet) 6 000 francs, Espanet (Nieuport) 4 000 francs et Prévost (Deperdussin) 3 000 francs. Chacun a reçu quelque chose, mais les sommes versées sont loin de couvrir les frais engagés par les constructeurs, 100 000 francs chacun, lesquels menacent de boycotter les épreuves à suivre.

La 1^{ère} Coupe internationale Jacques Schneider

C'est donc à Monaco les 15 et 16 avril 1913 qu'est organisée la 1^{ère} Coupe Schneider de l'histoire. La coupe proprement dite a une valeur de 25 000 francs et une somme en liquide de 50 000 francs est versée au vainqueur de la compétition. C'est mieux que le Grand Prix ISC de Monaco.



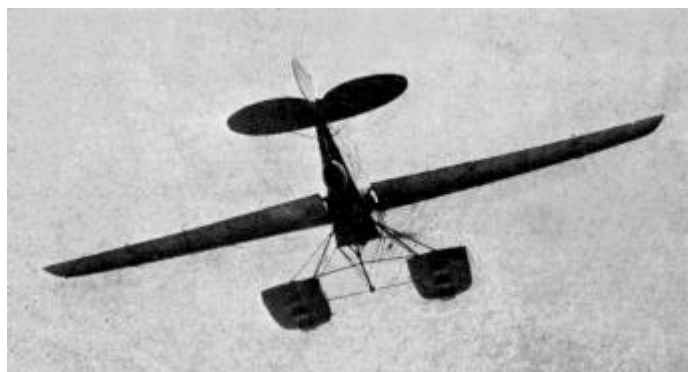
Le M-Farman n° 4 de Gaubert, vainqueur du Grand Prix ISC de Monaco 1913, avec 270 km.

La Coupe créée par Jacques Schneider limite par son règlement les concurrents à trois appareils par pays. En conséquence pour les pilotes français, trop nombreux (cinq appareils), des tests éliminatoires doivent être organisés le 11 avril pour sélectionner pilotes et machines. L'épreuve de sélection (une course sur 40 km dont 4,5 en naviguant) concerne Garros (monoplan Morane-Saulnier moteur Gnome 80 ch ou Le Rhône 80 ch, flotteurs Tellier), Espanet (Nieuport à moteur Gnome 14-cyl de 100 ch, flotteurs Nieuport spéciaux), Chemet (Borel à flotteurs, moteur Gnome 160 ch), Brégi (Breguet à deux flotteurs, moteur Salmson 110 ch) et Prévost (Deperdussin 160 ch Gnome et flotteurs Tellier). Moins rapides que leurs adversaires, Chemet et Brégi sont éliminés.



Le Breguet de Brégi, éliminé le 11 avril. (L'Aérophile).

Suivant le règlement déposé par Schneider et l'Aéro-Club de France, il faut naviguer pendant au moins deux milles et demi avant d'accomplir un vol de 270 km (150 milles) pour remporter la Coupe internationale de vitesse, disputée sur 27 tours d'un circuit en mer de 10 km.



Le Nieuport de Weymann en vol, le 16 avril 1913.

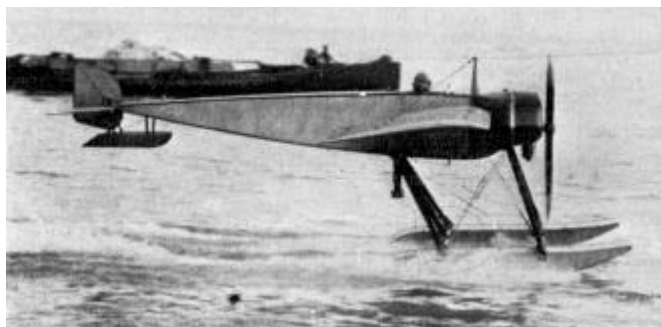
Roland Garros, Maurice Prévost et Gabriel Espanet affrontent l'Américain Charles Weymann pilotant un Nieuport français. La Société des moteurs Gnome fournit tous les moteurs, cinq par écurie au minimum pour l'ensemble des épreuves de Monaco, trois par machine pour la Coupe Schneider, des 100 ch, fiables et légers montés pour les essais, des 140 ch et des puissants - mais fragiles - moteurs de 160 ch pour la course. Garros se contente d'un paisible Gnome de 80 ch, mais Morane-Saulnier (Garros est pilote officiel et financé par le constructeur) dispose aussi du nouveau 14-cyl Le Rhône de 80/100 ch.



On met à l'eau le Morane-Saulnier de Garros.

Prévost part en tête très vite, parcourant en navigation marine ses 4 500 m en moins de sept minutes, suivi de Garros qui casse son coupe-contact moteur électrique dans la houle et doit s'arrêter. Il répare au milieu des flots et repart au bout d'une heure et demie. A peine reparti, il casse une tige de culbuteur. Nouvelle réparation et redémarrage après trois heures de mécanique. Espanet est le premier éliminé. Son moteur qui a avalé de l'eau tire mal et son Nieuport perd progressivement de la vitesse. Calme et adroit, Espanet se bat contre les aléas qui lui sont contraires pendant 190 km avec courage, puis il abandonne. A ce moment, Garros l'a dépassé.

La 1^{ère} Coupe internationale de vitesse Jacques Schneider



Le Morane-Saulnier de Garros prend son essor.

La course se résume à un duel entre Weymann et Prévost et leur moteur Gnome de 160 ch. L'Américain a perdu huit minutes sur Prévost dans son parcours de navigation, mais en l'air il rattrape tour après tour son handicap. Il boucle les cent premiers kilomètres en 58 minutes, certains tours à 111 km/h de moyenne. Aux 150 km, il précède Prévost de trois secondes, une misère. La course semble gagnée par Weymann, d'autant plus que Prévost commet une erreur. Le Règlement oblige les concurrents à franchir la ligne d'arrivée en vol plané. Prévost se pose sur l'eau 500 mètres avant cette ligne et rentre au port. Ses mécaniciens lui font des signes depuis le quai. Il voit Weymann entamer son dernier tour et, tout à coup, s'arrêter ; il descend de son siège et observe son moteur qui a perdu un cylindre. La course est finie pour lui.

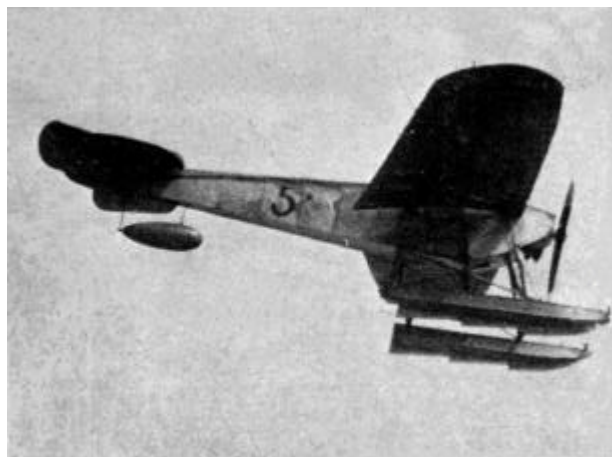


Le Breguet de Brégi à Monaco 1913.

La Coupe est remportée par le Français. Le vainqueur de la Coupe Schneider a parcouru sur son hydravion 36 km en 22 minutes, à près de 100 km/h de moyenne, avec des pointes de vitesse supérieures à 140 km/h.



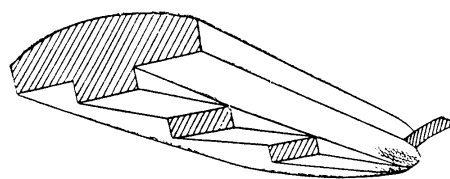
Maurice Prévost.



Le Nieuport de Gabriel Espanet à Monaco 1913.

Maurice Prévost a été plus rapide que le Breguet de Brégi, qui, lors du prix de l'International Sporting Club, le 15 avril, a parcouru 260 km en 3h33, à la vitesse moyenne de 80 km/h. Le 16, par un temps magnifique, Prévost a parcouru les 270 km du circuit en 2h50, à la vitesse moyenne de 107 km/h. On est loin des performances de l'an passé !

Sur le plan technique, les épreuves de vitesse de Monaco ont montré la valeur des moteurs refroidis par eau Salmson (licence Canton-Unné) de Gaubert et Brégi construits à Boulogne-Billancourt face aux traditionnels rotatifs ou fixes en étoile refroidis par air : Gnome, Le Rhône, Anzani. Les observateurs et techniciens invités qui se passionnent pour l'aviation notent l'excellente tenue aux embruns des enduits *Emaillite* utilisé par tous les concurrents. Les Deperdussin, restés stationnés sous la pluie de nombreuses heures, n'ont pas rencontré le moindre problème d'entoilage. Lors des prochaines épreuves, tous les appareils marins adopteront cet enduit magique obtenu par distillation du chloroforme, un brevet français.



Flotteur à trois redans utilisés par les Nieuport en 1913. (L'Aérophile).

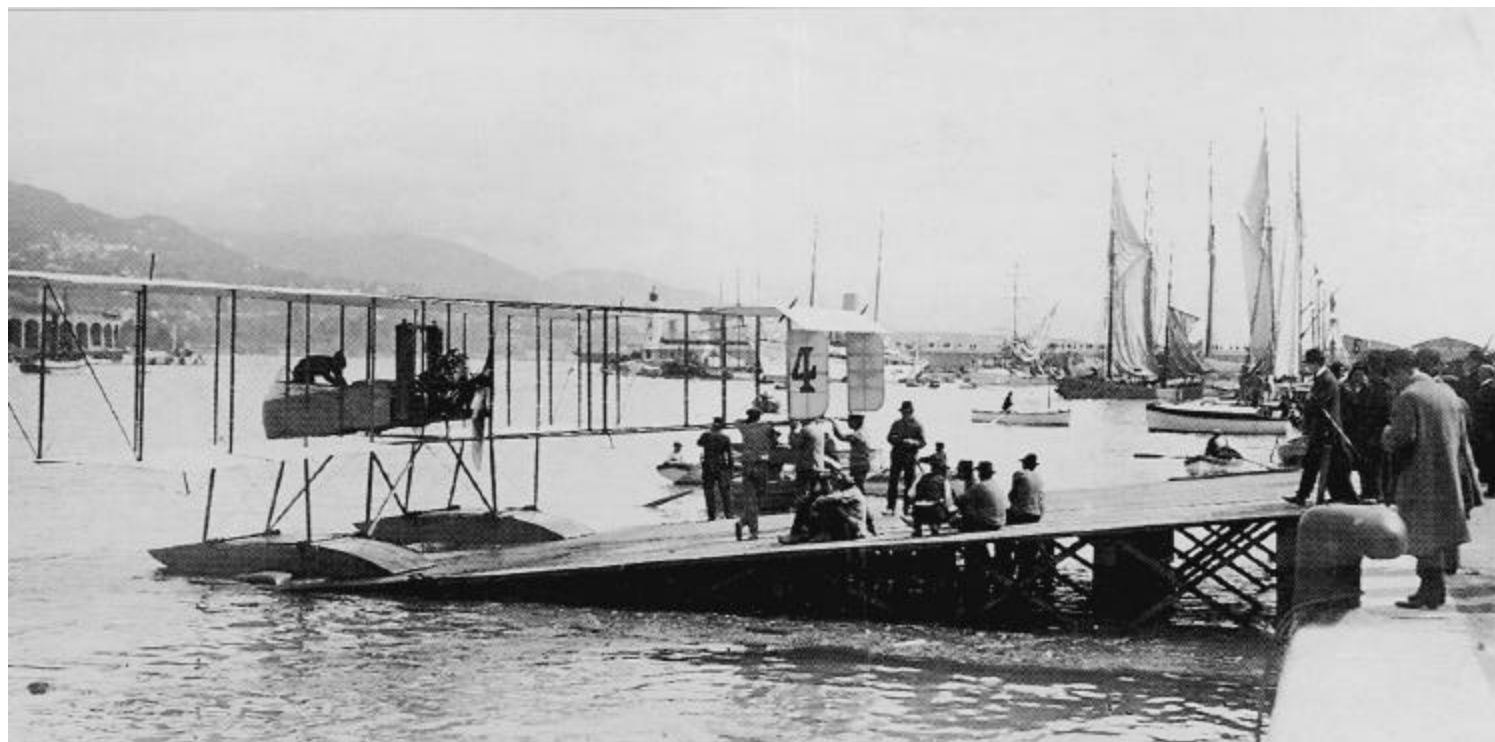
Outre la protection métallique des hélices par une âme de cuivre, les enduits *Emaillite*, de nouveaux carburateurs protégés des embruns et dotés de filtres, des flotteurs à amortisseurs sont installés avec succès et pour la première sur les hydravions (H-Farman, M-Farman, Breguet). Trois appareils possèdent des flotteurs à redan hyper rapides : Les deux Nieuport (trois redans) et le D'Artois (un seul).

Désormais, la Coupe Schneider va faire partie des grands classiques internationaux.

La 1^{ère} Coupe internationale de vitesse Jacques Schneider



L'Américain Charles Weymann est devenu pilote d'essais pour la firme Nieuport. A Monaco et à Deauville (photo), il dispose du moteur Gnome de 160 ch. Ça rigole pour lui. (L'illustration).



Le Maurice Farman de Louis Gaubert (n° 4), premier qualifié pour la course Monaco - San Remo et vainqueur de l'ISC, est propulsé aux essais par un moteur Salmson de 110 ch monté en propulsif. (L'illustration).