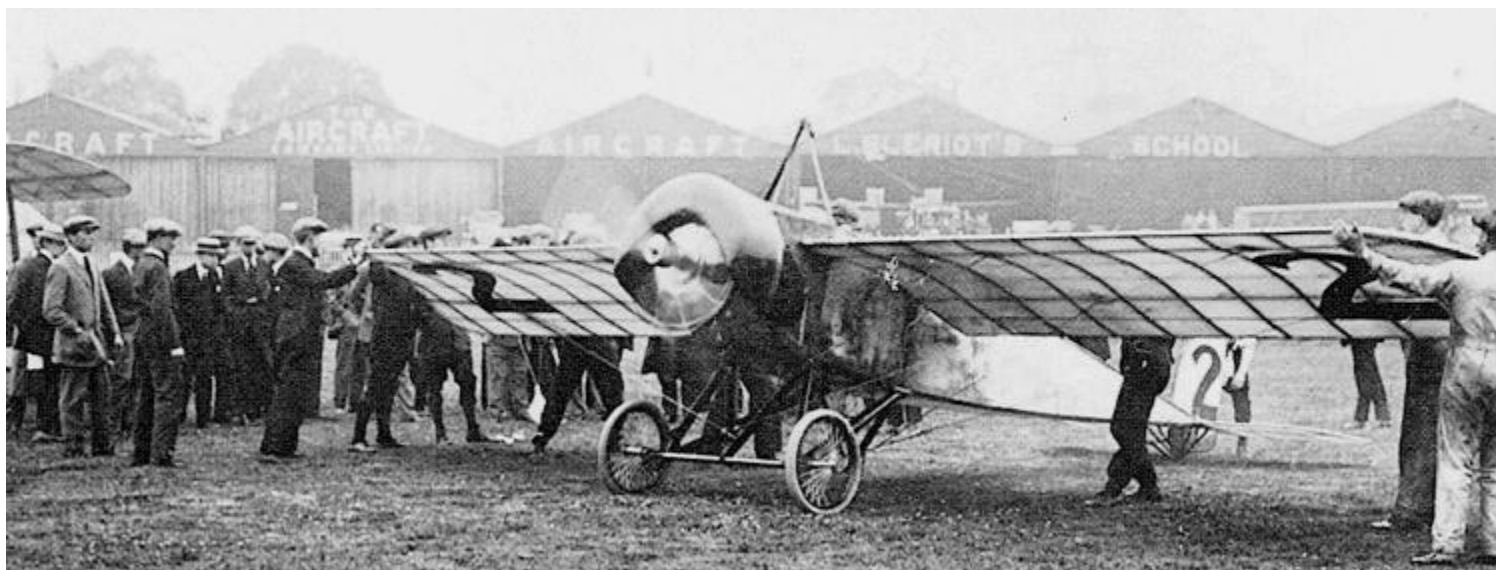


Le Rallye aérien de Monaco 1914



Le Morane-Saulnier type O de 1914 a été créé à la demande de Roland Garros pour les courses de vitesse. Il peut être équipé d'un train à roues ou de flotteurs, et de tous les moteurs Gnome et Le Rhône de 80 à 200 ch (nouveauté de la fin 1913). Cette photo a été prise lors d'un meeting en Angleterre. (Collection Clerget).

La Fédération Aéronautique Internationale (F.A.I.) organise la 1^{ère} grande épreuve de la saison

Après deux années où les spectateurs voient évoluer en rade de Monaco des hydros plus ou moins capables d'affronter les vagues d'une mer pourtant calme autant qu'un vent léger et sous des règle-

ments « touffus » pas toujours compris du public, Georges Prade et son équipe à la tête de l'*International Sporting Club de Monaco* s'est tourné vers la Fédération Aéronautique Internationale pour étudier une épreuve d'un type jamais vu dans le monde. Après l'écueil du contrôle par les membres de l'Aéro-Club de France d'un parcours long et compliqué générant les erreurs que l'on sait (cf Coupe Pommeroy 1913), ce règlement va s'avérer excellent et sera repris par l'Automobile-Club à Monte-Carlo. Les commissaires de l'Aéro-Club de France sont chargés des contrôles (pointage aux escales imposées, aux neutralisations).



Les circuits du rallye aérien de Monaco, avril 1914. (L'Aérophile).

Le règlement

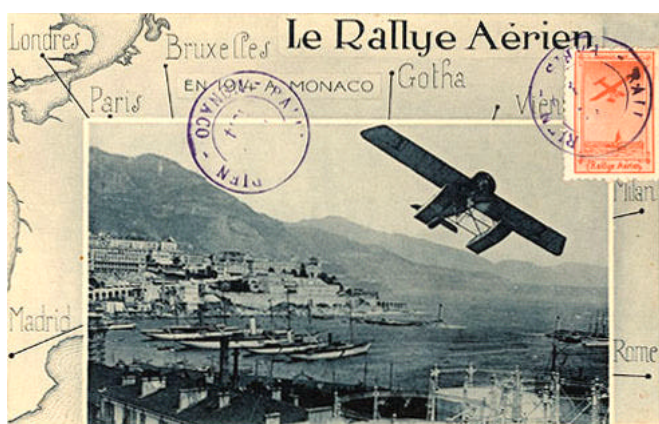
Publié en février 1914, le règlement du rallye international de Monaco - ouvert à tous les concurrents des pays membres de la F.A.I., aux constructeurs d'aéroplanes et aux motoristes - crée une épreuve inédite organisée du 1^{er} au 15 avril 1914. Les engagements sont ouverts jusqu'au 15 mars 1914 à minuit. Cette épreuve ouvre la saison sportive d'aviation pour 1914.

A l'issue d'un voyage aérien long de plus de mille kilomètres depuis les princi-

pales capitales d'Europe passant par des escales imposées, les concurrents s'affrontent sur un parcours commun sur les rives de la Méditerranée. Les vols étant terrestres et maritimes, sont admis des appareils à roues et des hydros, ou une combinaison des deux (appareils modifiés de terrestres en hydros par retrait des roues et ajout des flotteurs).

Les sept parcours de concentration partent de différentes villes d'Europe : de Londres (Hendon) en ligne droite vers Monaco avec des ravitaillements obligatoires à Calais, Dijon et Toulon, de Bruxelles (Berchem) en ligne

droite qui rejoint l'itinéraire précédent à Calais, de Gotha en Allemagne en ligne droite par Francfort, Dijon et Marseille, de Vienne (Aspern) en ligne droite par Agram (Budapest), Venise (Görtz), Gênes, Antibes et Monaco, de Turin (Mirafiori) via une boucle qui passe par Padoue et Rome puis Gênes et Antibes et Monaco, de Madrid en ligne droite via Vitoria, Bordeaux et Marseille avec ravitaillement à Bilbao, Toulouse et Toulon et de Paris (Buc) via une boucle passant par Angers, Bordeaux et Marseille. Les concurrents disposent d'une carte (page 8) où les zones militaires (places fortes, hangars à dirigeables) au survol interdit sont clairement mentionnées.



La fameuse carte postale du rallye de Monaco 1914. (collection Clerget).

Les pilotes faisant les meilleurs temps des parcours se partagent 75 000 francs en espèces comme suit : au meilleur temps de tous les itinéraires, 25 000 francs, au meilleur temps de tous les itinéraires pour appareil de plus de 25 m² de voilure 10 000 francs, au second meilleur temps de tous les itinéraires 5 000 francs. Ces prix sont faibles, l'organisateur ajoute « tous les frais d'hébergement pendant les quinze jours de l'épreuve et les frais de déplacement des équipes sont pris en charge par le Comité organisateur ».

Chacun des sept itinéraires du rallye comprend un parcours de concentration terrestre long de 1 140 km (qu'on peut théoriquement faire en une seule journée) et un parcours maritime commun de 210 km vers Monaco, depuis Gênes ou Marseille. Dans ces deux villes, les aviateurs et leur équipe ont un délai suffisant pour transformer leur appareil à roues en hydro à flotteurs. Les pointages aux points de contrôle sont obligatoires, sous peine de disqualification. Les vols de nuit sont autorisés, de même que les changements de machines et moteurs.

Les concurrents

Remplaçant avantageusement les envolées dans le port de Monaco et la course entre bouées au large en Méditerranée, la nouvelle formule séduit les sportifs et industriels, puisque vingt sept concurrents sont engagés dans ce rallye. L'ISC a la satisfaction de compter dix-huit Français et surtout neuf pilotes étrangers, Allemands, Suisses, Italien et Anglais.

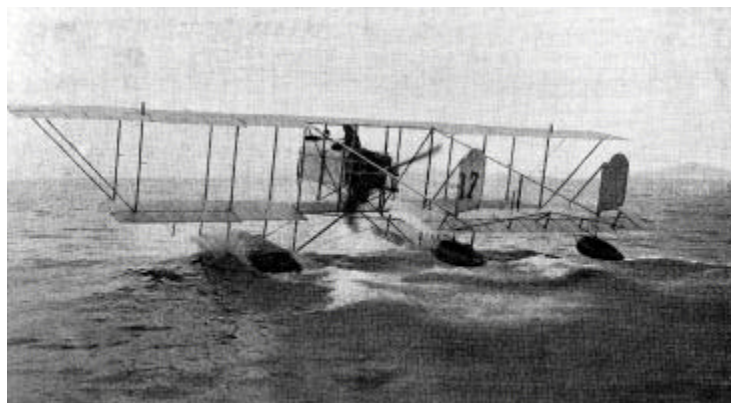
Autre statistique, huit machines sont financées et inscrites par leur pilote, toutes françaises, le reste (18 inscriptions) par leur constructeur ou motoriste.



Mise à l'eau du Nieuport de Malard, Monaco avril 1914. (La revue Aérienne).

Lancé au Salon de Paris en décembre 1913 dans l'indifférence générale, le 9-cyl Gnome monosoupape de 100 ch prototype y fait son apparition, alors que la Société des moteurs Gnome a lancé la fabrication en série du monosoupape de 80 ch avant même d'avoir obtenu son homologation militaire par Chalais-meudon. Personne ne voulant s'encombrer du nouveau 9-cyl de 100 ch alors que Louis Seguin l'offre aux concurrents, il échoit sur la machine suisse n° 25 Schemmel-Ruchonnet.

Dix mille cartes postales spéciales « Le Rallye Aérien de Monaco » ont été mises en vente. Elles seront transportées par les aviateurs et leur vente comme celle du timbre spécial qui les accompagnent financera l'engagement des aviateurs privés.



Le Farman de Renaux au départ de Monaco, le 14 avril 1914. (L'Illustration).

Certains pilotes engagent deux machines, l'une à roues et l'autre à flotteurs (cas des Allemands Hirth sur les biplans Albatross n° 2 et n° 3 et de Schlegel sur les monoplans Gotha « taube » n° 10 et n° 27) mais finalement tous les aéroplanes sont équipés d'un train d'atterrissage amovible qu'on peut gréer de flotteurs, une solution vue il y a un an chez Clément-Bayard.

Morane-Saulnier est présent en force avec cinq machines, autant en réserve et dix moteurs. Les conditions de course obligent Garros à utiliser plusieurs appareils et moteurs différents, le Morane-Saulnier D à flotteurs, mais aussi un nouveau type, le Morane-saulnier O à moteur Lambda de 80 ch dont l'autonomie a été portée à quatre heures par l'ajout de deux réservoirs d'essence ; la plupart des concurrents s'équipent ainsi.

Chez Morane-Saulnier, c'est la chaise musicale. Annoncé sur le n° 15, Marcel Brindejonc des Moulinais a été autorisé par le ministre de la Guerre à prendre part à la course sur le n° 14 et il remplace Jean Biélovucic sur le n° 15. Brindejonc effectue

son service militaire et il n'a obtenu une permission pour courir qu'à la dernière minute, il ne s'est pas préparé et c'est pourquoi il n'est pas très motivé par cette épreuve n'offrant que des primes qu'il trouve minables, d'autant plus qu'il en laisse la moitié au constructeur. Audemars, inscrit sur le Morane-Saulnier n° 14 fait les frais du retour de Brindejonc. Affublé du n° 13 (que les pilotes de course ne veulent plus porter, ce numéro correspondant à des automobiles ayant tué leur pilote dans des proportions inhabituelles), Garros préférerait le n° 11 porté par Stoeffler qui dispose d'une seconde machine. Il courra finalement avec le n° 5, Stoeffler avec le n° 11.

Derniers détails techniques, Chauvière fournit presque tous les concurrents en hélices blindées (bord d'attaque recouvert de cuivre), les carburateurs de toutes les machines sont protégés des embruns (par une tôle d'aluminium) et les Farman, Nieuport, Breguet, l'appareil Schemmel que finance par la Société des Moteurs Gnome, les Morane-Saulnier de Garros, Brindejonc et Pourpe sont soigneusement enduits au « Novavia ».

Pilote	Appareil	Moteur	Flotteurs	No	Engagement
Eugène Gilbert	Monoplan Morane-Saulnier	9-cyl Le Rhône 80 ch	Tellier doubles	1	pilote
Hermann Hirth (D)	Biplan Albatross à roues	4-cyl Benz 120 ch	Albatross doubles	2	constructeur
Hermann Hirth (D)	Biplan Albatross à flotteurs	4-cyl Benz 120 ch	Albatross triples	3	constructeur
Eugène Gilbert	Monoplan Déperdussin	Le Rhône 140 ch	Tellier doubles	4	pilote
Ernst Stoeffler (D)	Biplan Aviatik	4-cyl Benz 100ch	Aviatik doubles	5	constructeur
Eugène Gilbert	Biplan H Farman	9-cyl Le Rhône 80 ch	Farman doubles	6	pilote
Emile Bertin	Monoplan Nieuport	14-cyl Gnome 100 ch	Nieuport doubles	7	constructeur
Georges Legagneux	Monoplan Nieuport	7-cyl Clerget 80 ch	Nieuport doubles	8	constructeur
Henri Malard	Monoplan Nieuport	9-cyl Le Rhône 80 ch	Nieuport doubles	9	constructeur
Schlegel (D)	Monoplan Taube Gotha	6-cyl Mercedes 105ch	Gotha doubles	10	constructeur
Ernst Stoeffler (D)	Biplan Aviatik	4-cyl Benz 100ch	Aviatik doubles	11	constructeur
John Carbery (GB)	Monoplan Morane-Saulnier	7-cyl Gnome 80 ch	Tellier doubles	12	constructeur
Roland Garros	Monoplan Morane-Saulnier	7-cyl Gnome 80 ch	Tellier doubles	13	constructeur
Marcel Brindejonc des Moulinais	Monoplan Morane-Saulnier	7-cyl Gnome 80 ch	Tellier doubles	14	constructeur
Jean Biélovucic	Monoplan Morane-Saulnier	7-cyl Gnome 80 ch	Tellier doubles	15	constructeur
Marc Pourpe	Monoplan Morane-Saulnier	9-cyl Le Rhône 100ch	Tellier doubles	16	constructeur
Eugène Renaux	Biplan M Farman	V12 Renault 120 ch	Farman doubles	17	pilote
Louis Gaubert	Biplan Aviatik	7-cyl Salmson 95 ch	Aviatik doubles	18	pilote
Louis Gaubert	Biplan M Farman	V12 Renault 120 ch	Farman doubles	19	pilote
Adaro (I)	Monoplan Deperdussin	Gnome annoncé, Le Rhône 80 ch monté	Tellier doubles	20	pilote
Paul Derome	Biplan Breguet	14-cyl Gnome 160 ch	Tellier doubles	21	constructeur
René Moineau	Biplan Breguet	9-cyl Salmson 130 ch	Tellier doubles	22	constructeur
Maurice Prévost	Monoplan Deperdussin	9-cyl Gnome 100 ch	Tellier doubles	23	constructeur
Michel Molla	Monoplan REP	9-cyl Le Rhône 80 ch	REP simple	24	constructeur
Schemmel (CH)	Monoplan Schemmel	Monosoupape Gnome 100 ch	Ruchonnet doubles	25	motoriste
Pierre Verrier	Biplan H Farman	7-cyl Gnome 80 ch	Farman doubles	26	constructeur
Schlegel (D)	Monoplan Taube Gotha	6-cyl Mercedes 100 ch	Gotha doubles	27	constructeur

Concurrents du premier Rallye aérien de Monaco 1914. Notons qu'Eugène Gilbert est engagé sur trois machines assez différentes, toutes propulsées par un moteur Le Rhône. Le 4 janvier 1914, en panne de moteur Gnome, Gilbert dut se poser à Paris sur le toit d'un immeuble, au 216 de la rue Saint-Charles. Depuis, il a changé de motoriste. (Tableau G. Hartmann).



L'Allemand Hermann Hirth et son passager Schluter, en haut, et l'arrivée de leur biplan Albatross à Marseille, en bas. (*L'Aérophile* du 15 avril 1914). (*L'Aérophile*).



Premier à achever un itinéraire complet, Brindejonn arrive en rade de Monaco, le 3 avril 1914. Si le Breton n'est pas très motivé (en apparence) par la course, le constructeur de Puteaux l'est beaucoup avec une quinzaine de mécaniciens, dix moteurs, cinq machines et des gros moyens techniques. (*La Vie au Grand Air*).

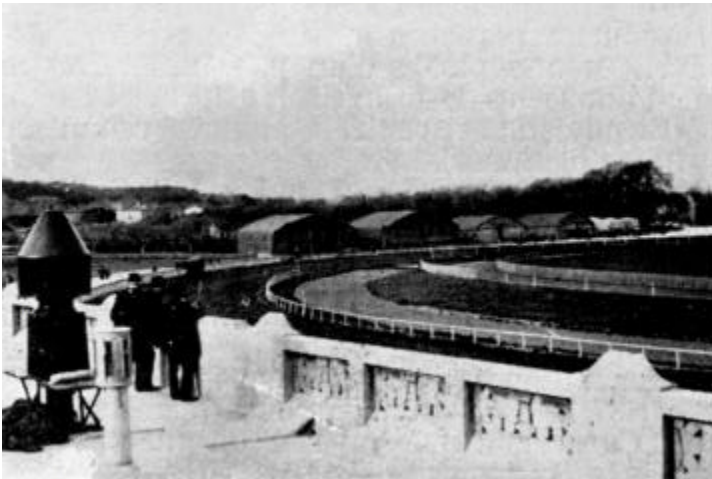
La course

Le 1^{er} avril. Les soixante-quinze commissaires postés aux villes de départ, aux escales imposées et aux neutralisations de Marseille et Gènes guettent dès le 1^{er} avril au matin le départ des aviateurs. Une seule tentative a lieu ce jour là. Parti de Buc à 5 h 39, Emile Bertin (Nieuport-Gnome) file vers Angers qu'il atteint avec un moteur poussif et à Avrillé décide de retourner à Buc prendre un second départ lui offrant de meilleures chances de classement (au temps rappelez-le). Sous les drapeaux, Prévost (Deperdussin n° 23) déclare forfait.



Comment réparer un longeron cassé.

Le 2 avril. Cinq pilotes tous d'usine (constructeur) s'élancent ce jour, Brindejont (Morane-Saulnier-Gnome), Garros (idem), Malard (Nieuport-Le Rhône), Moineau (Breguet-Gnome) et Verrier (Farman-Gnome).



Le phare du parc Borély à Marseille guide les concurrents du premier rallye aérien de Monaco, 1^{er} avril 1914. (La Revue Aérienne).

Brindejont décolle de Madrid à 5 h 53 et s'égaré dans le brouillard dans la région montagneuse de Vitoria sans trouver l'escale imposée. Il se pose, demande des renseignements et navigue ensuite au compas. Après ravitaillement, il atterrit à Bordeaux à 11 h 10. A 13 heures, il prend la direction de Marseille, avec fort vent de face, fait escale à Albi, traverse les Cévennes au milieu des nuages et arrive à 18 h 47 à Marseille au

parc Borély qui est signalé par un phare. Il est le premier à faire le parcours terrestre des 1 083 km imposés en 12 h 54 temps total, escales comprises. Brindejont signale à l'arrivée qu'il a volé vent debout sur tout le parcours. Finalement, l'itinéraire espagnol, avec le franchissement des sierras, des Pyrénées, du Massif central, malgré son côté méridional, n'est pas idéal.



Les hangars d'aviation de Monaco érigés pour le rallye aérien, avril 1914. (La Revue Aérienne).

Parti de Bruxelles à 5 h 32, Garros arrive à Calais (escale imposée) à 7 h 08, ravitaille en essence, repart à 7 h 36, atterrit à Dijon (escale imposée) à 12 h 45, ravitaille en essence, en café et en casse-croûte, repart à 13 h 29, quand au-dessus d'Orange son moteur prend feu. Garros se pose en catastrophe et casse son train d'atterrissage. La journée est finie pour lui.

Malard part de Buc à 5 h 00 du matin, atterrit à Angers (escale imposée) à 8 h 50, ravitaille, repart à 9 h 47 et arrive à Bordeaux à 13 h 24 où il stoppe totalement épuisé physiquement.

Moineau part de Buc à 6 h 18, suivant le même itinéraire, atterrit à Angers à 9 h 24, ravitaille, repart à 9 h 50 juste derrière le Nieuport-Le Rhône de Malard qu'il aperçoit, fait une escale ravitaillement à Saintes non prévue (panne d'essence) avant de découvrir que son réservoir fuit, se pose à Bordeaux moteur stoppé et plie les jambes de son train d'atterrissage.

Verrier décolle de Londres-Eastbourne à 6 h 15 du matin mais il est arrêté par le brouillard sur la Manche qu'il ne franchit pas et retourne à son point de départ.

Le 3 avril. Semble-t-il pressé d'en finir avec cette course, Brindejont décolle du parc Borély à 11 h 15, est contrôlé à Tamaris à 12 h 09 et termine à Monaco les deux tours du polygone de 10 km à 12 h 24. Il a parcouru les 210 km en 3 h 09, avec fort vent de face. Il totalise 16 h 03 sur l'ensemble de

l'itinéraire. Premier à achever son parcours, il est accueilli triomphalement à Monaco par la presse et applaudi par la foule.

Trois autres aviateurs ont pris l'air ce même jour, tous pilotes d'usine. Sans logistique, les pilotes privés vont tous déclarer forfait, Gilbert et Renaux étant des privés professionnels (commandités).

Parti de Londres à 6 h 00, Verrier atteint Calais à 7 h 57 après avoir franchi la Manche, repart à 8 h 13. A Chateaufort près de Dijon, il fait un mauvais atterrissage, casse des cordes à piano, fausse ses ailes et doit réparer.

Moineau (Breguet) vole d'Eysines à l'aérodrome de Bordeaux Croix-d'Hins, en repart l'après midi et s'arrête à Moutauban.

Malard vole de Bordeaux à Albi.

Le 4 avril. Parti à 4 h 25 de Gotha sur le quatrième itinéraire, l'Allemand Hirth et son passager Schluter sur biplan Albatross à moteur Benz 120 ch atteignent Francfort à 6 h 28, Dijon à 11 h 15 et Marseille à 16 h 04, sous un tonnerre d'applaudissements. Hirth a mis 11 h 39 pour le parcours terrestre, quatre heures de moins que Brindejont, qui était seul à bord de son petit monoplan.

Moineau vole de Moutauban à Lézignan (Aude) où il se pose à 8 h 30.

Le 5 avril. Hirth qui veut accomplir son parcours marin est immobilisé à Marseille par un fort mistral. Pas d'autres vols ce jour.



Le Breguet de Moineau à Monaco le 7 avril 1914. (L'illustration).

Le 6 avril. Trois aviateurs s'élancent sur leurs parcours respectifs du rallye.

Hirth avec son passager quitte Marseille à 8 h 53 et arrive à Tamaris à 9 h 15, mais capote en amerrissant. Les deux hommes sont indemnes, mais les jambes de train sont arrachées, ce qui nécessite réparation.

Moineau part de Lézignan à 14 h et arrive à Marseille à 15 h 30. Il n'est pas seul à bord, prend son temps entre les étapes, mais ses temps de vol sont bons.

Brindejont gagne Marseille, reprend son avion terrestre et se pose à Gènes où il

compte faire l'itinéraire Monaco-Vienne (Autriche) et retour (second départ) comme le règlement l'y autorise.

Les 6, 7 et 8 avril, le temps est très défavorable aux vols, vent, pluie.

Le 7 avril. Deux équipages prennent l'air malgré les mauvaises conditions météo. Sur son puissant Breguet, Moineau, qu'un courageux passager accompagne, décolle de Marseille à 12 h 50 et va amerrir à Tamaris, où sa machine heurte une bouée crevant un flotteur. Un remorqueur la toue et la fait capoter, la machine s'enfonce dans la mer. Moineau et son passager, M. M. Dussuzeau, sont projetés à l'eau et sortis sains et saufs, mais le Breguet est en mauvais état. Moineau repartira le 13 avril de Buc, seul, et avec une autre machine d'usine.

Malard vole d'Albi à Marseille où il atterrit à 16 h 06.

Le 8 avril. Au départ de Monaco pour Vienne en Autriche, Brindejont que rien ne décourage amerrit à Antibes mais une rafale de vent plaque son Morane-Saulnier sur les galets du rivage où la machine est traînée au sol et très endommagée.

Le 9 avril. Malard décolle à Marseille à 8 h 33 et amerrit à Cassis. Son gouvernail est cassé lors du touage vers la plage. La météo nationale annonce le beau temps.

Le 10 avril. Deux aviateurs prennent l'air ce jour-là : Stoeffler et Garros. Parti de Gotha à 4 h 18, le biplan Aviatik de Stoeffler arrive à Francfort (escale imposée), ravitaille et repart à 7 h 10, atteignant Dijon vers midi (escale imposée) d'où il repart 35 mn plus tard avant qu'une panne de moteur ne l'oblige à atterrir à Orange à 16 h 18 où il casse son appareil à l'atterrissage. Sur une nouvelle machine d'usine, Garros arrive à Marseille, repart survoler Orange constater les dégâts (c'est là qu'il était tombé en panne le 2 avril) avant de revenir au parc Borély.

Le 11 avril. Beau temps sur toute la France. Aucun vol ce jour-là. La course a fait des ravages, plusieurs machines sont en réparation, les moteurs aussi.

Le 12 avril. Quatre aviateurs prennent l'air. Parti de Marseille à 8 h 41, Garros amerrit à Tamaris et arrive à 11 h à Monaco, ayant ainsi terminé l'itinéraire complet Bruxelles – Monaco. Par un itinéraire en sens contraire, il repart de Monaco à 14 h 13, amerrit à Tamaris puis à Marseille à 15 h 55, réalisant un excellent temps. Il fait déjà figure de vainqueur potentiel.

Mais Brindejont n'a pas encore dit son dernier mot. Parti de Monaco à 14 h 33, il prend l'itinéraire Monaco – Vienne en sens contraire pour un second départ. Le soir, il se pose à Gènes.



Vue des hangars pour les concurrents du premier rallye aérien de Monaco, avril 1914. (L'Illustration).



Carte des zones interdites, avril 1914. (L'Aérophile).



Garros après son arrivée à Marseille à l'issue de son premier itinéraire. (*L'Aérophile*).



Le M-Farman de Renaux à Monaco. (*La revue Aérienne*).

Parti de Buc à 4 h 03 en pleine nuit, Verrier arrive à Angers à 8 h 20, à Bordeaux à 11 h 45, atteint Albi (ravitaillement) à 16 h 12 et s'arrête à Béziers, ayant endommagé son biplan H-Farman-Gnome.

Parti de Buc 30 mn après Verrier, Renaux (biplan M-Farman-Renault) arrive à Angers à 7 h 06, 50 mn avant son concurrent, ayant fait un temps « canon » mais doit s'arrêter à Gémozac (Charente-Inférieure) pour ravitailler.

Le 13 avril. Alors qu'il ne reste plus que trois jours de compétition dans le rallye, quatre concurrents prennent l'air.

Garros réussit l'exploit de faire tout le parcours Marseille – Buc dans la journée. Parti de Marseille à 6 h 48, il arrive à Albi à 9 h 25, repart 25 mn après, arrive à Bordeaux à 11 h 30, repart à 12 h 05 et atteint

Buc à 17 h 21 après la halte obligatoire d'Angers. Dans ce second parcours, il bat le temps de Brindejenc. Malgré un incendie au moteur Gnome vers Marseille sur son premier hydravion, un changement d'appareil et d'itinéraire, un éclatement de pneu à Dijon entraînant une déchirure de la voilure, la casse de sa machine à Orange, Garros est bien parti pour remporter le rallye, ayant effectué le parcours en douze heures vingt-sept minutes. Au temps, il précède Brindejenc (même matériel).

Molla sur son R.E.P. part de Buc à 4 h 50, atterrit à Angers à 8 h et se pose à Bordeaux à 12 h 50 pour un ravitaillement d'une heure.

Parti de Gémozac, Renaux arrive à Bordeaux à 13 h 45 et repart pour Marseille après un ravitaillement éclair de 15 mn.

Décollant de Buc à 4 h 44, Moineau arrive à Bordeaux à midi et repart après une halte d'une heure pour ravitailler pilote et réservoir.



Brindenonc à droite souhaite bon voyage à Hirth, au centre. (*L'Aérophile*).

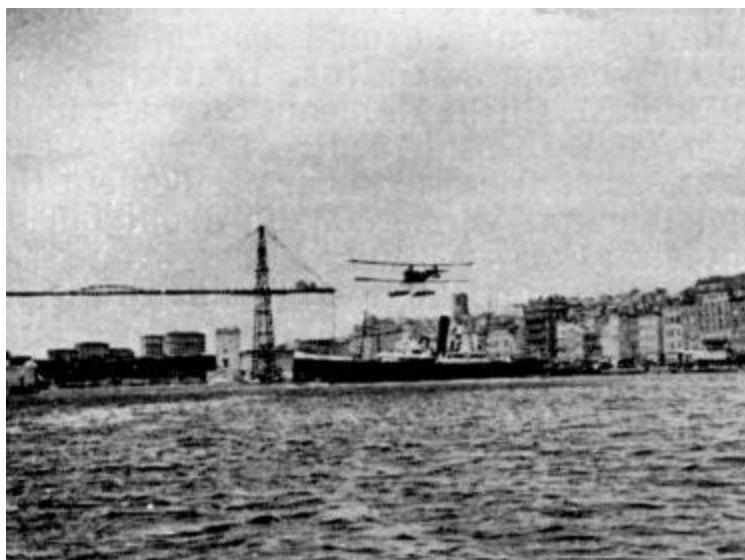


L'Albatross de Hirth à Monaco. (*La Revue Aérienne*).

Le 14 avril. Garros est l'auteur d'un nouvel exploit, il fait Bruxelles-Calais-Dijon-Marseille dans la journée. En deux jours, les 13 et 14 avril, il a couvert deux parcours terrestres complets. Sa victoire s'annonce éclatante.

Renaux arrive à Marseille depuis Albi et repart équipé de flotteurs à 12 h 52, amerrit à Tamaris et atteint Monaco à 15 h 28 ayant terminé un itinéraire complet du rallye. Renaux se classera troisième sur biplan Maurice Farman, en 23 heures 8 mn, devant Verrier (biplan Henry Farman) et Malard (Nieuport).

Verrier repart de Béziers et arrive à Marseille à 16 h 03.



Décollage de l'Albatross de Hirth. (La Vie au Grand Air).

Malard qui a réparé sa machine a volé la veille de Cassis à Marseille pour reprendre un nouveau départ. Il se pose à Monaco à 16 h 49 ayant terminé son itinéraire du rallye. Celui-ci est couvert en 13 h 01.

Moineau qui a atteint Béziers abandonne, épuisé. Fatiguant, le gros Breguet-Salmson !

Brindejone est arrêté par une panne de moteur près de Pettignano en Italie. Il rentre à Monaco le 16 avril, mais le rallye est terminé depuis 24 heures.

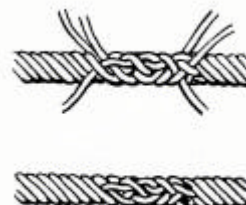


Garros se pose à Marseille. (La revue Aérienne).

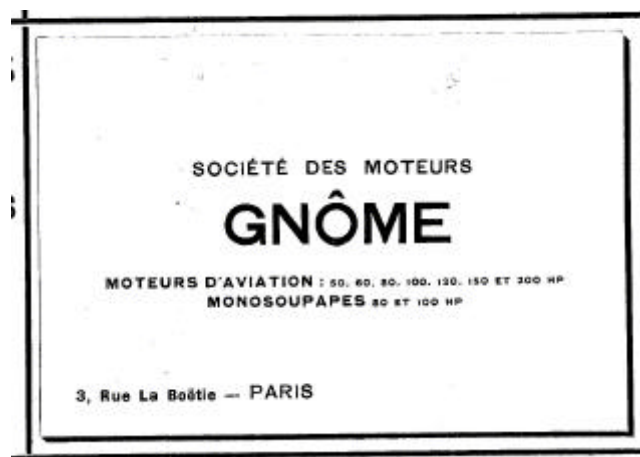
Le 15 avril. Garros achève son second itinéraire en volant de Marseille à Monaco.

Parti de Marseille à 8 h 52, verrier fait escale à Tamaris à 9 h 40 et arrive à Monaco à 12 h 36, terminant un itinéraire complet.

Brindejone qui a fait de la mécanique arrive à Rome à 11 h 45. Quand il repart pour Milan, il brise son hélice et atterrissant à Padoue.



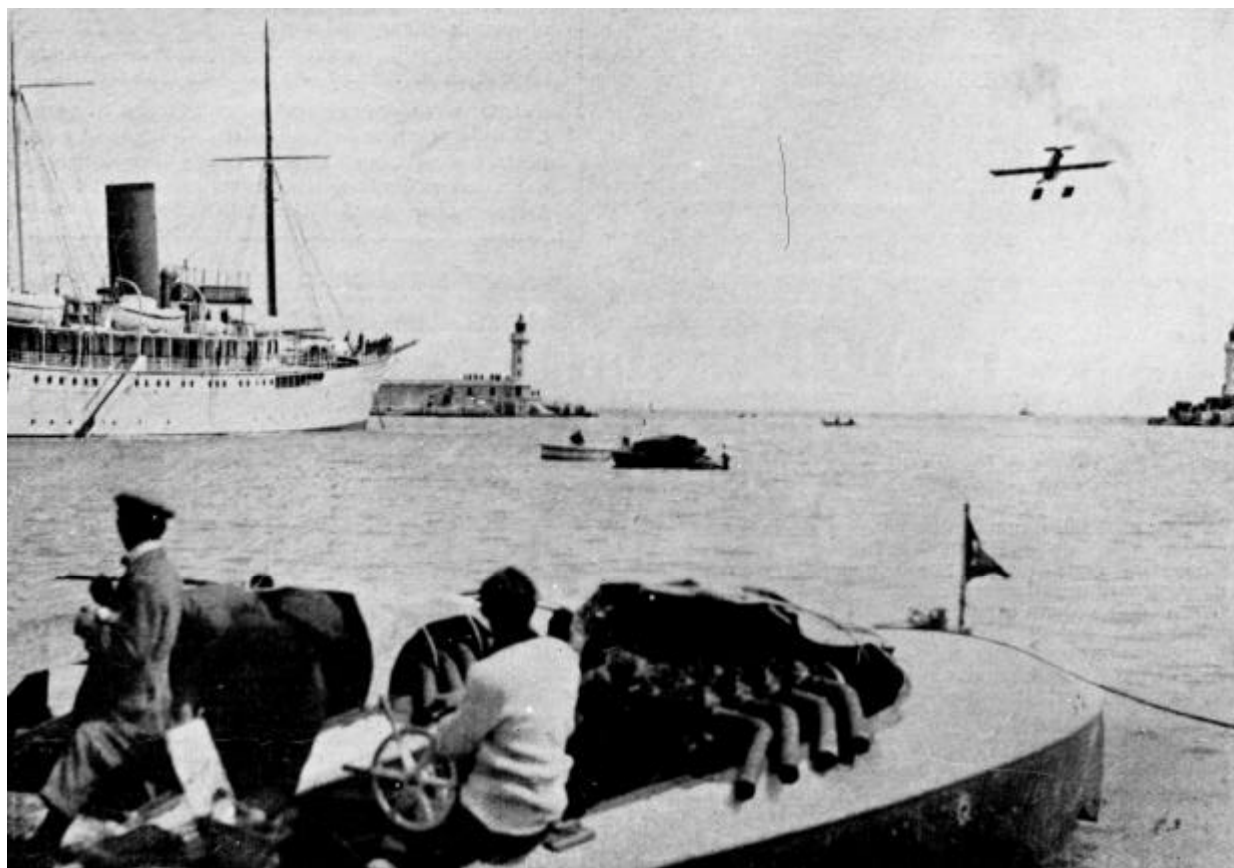
Comment rabouter par une épissure un câble cassé.



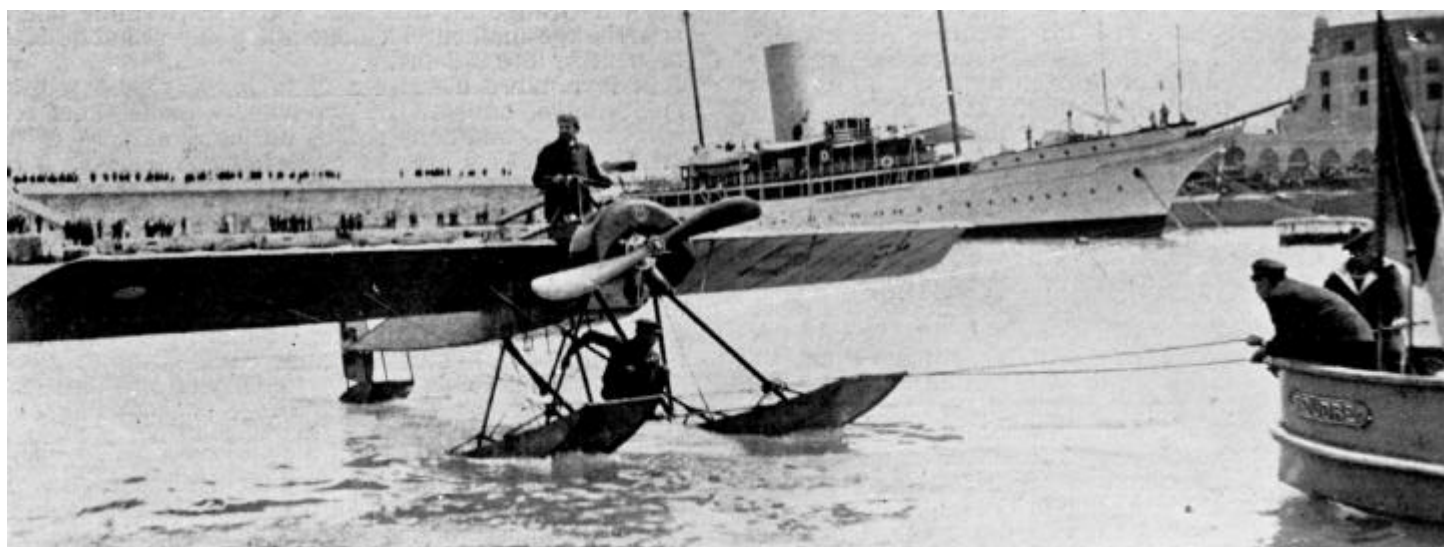
Publicité de la Société des Moteurs Gnôme, mai 1914. Sept rotatifs sont alors au catalogue dont un 18-cyl de 200 ch (un 28-cyl de 300 ch est à l'étude) et les deux monosoupapes.



Le Morane-Saulnier de Garros à Monaco, qui achève son second itinéraire le 15 avril 1914. (MAE).



Le port de Monaco salue l'arrivée de Garros. (L'Aérophile).



Garros dans le port de Monaco après son second itinéraire dans le rallye 1914. (L'Aérophile).