L' Hydravion La Coupe Schneider 1913

Jacques Schneider, industriel français, pilote d'avion et aérostier, crée le 5 décembre 1912 :

La Coupe d'AviationMaritime Jacques Schneider, plus connue sous le nom de Coupe Schneider.

Les hydravions seuls peuvent participer à cette course, qui se déroule sur un parcours d'au moins 270 km. Les participants se présentent dans le cadre de leur Aéro-Club national.

Le pilote qui apporte la victoire à son pays reçoit un prix de 75 000 francs. Son Aéro-Club reçoit la coupe. C'est une œuvre d'art en bronze sur un socle de marbre d'une valeur de 25 000 francs (valeur 1912, environ 67.000 euros 2001) et la possibilité d'organiser la prochaine édition.



La première nation à remporter trois fois cette course en cinq ans pourra conserver définitivement ce trophée.

Au début les règlements mettent l'accent sur les qualités de flottabilité :

il faut faire un "8" entre deux bouées, rester stoppé dans l'eau pendant 10 minutes, des épreuves d'étanchéité ou des amerrissages par gros temps avec des "creux" de 2m...etc

Ces règles parfois contraignantes n'empêcheront pas la Coupe Schneider de devenir un des événements aéronautiques les plus célèbres du XX^{ème} siècle.

Cette course permettra ainsi que les autres compétitions de l'époque, un développement extrêmement rapide de l'aviation.

Certains hydravions engagés dans cette Coupe préfigurent les futurs avions de chasse, comme le Supermarine S-6B qui donnera naissance au célèbre Supermarine Spitfire.

La première édition de la Coupe Schneider a lieu le 20 Avril 1913 à Monaco, dans la baie de Roquebrun.

Les participants sont des particuliers, qui représentent leur nation avec leur

propre appareil.

Les hydravions sont encore peu développés. Des incidents surviennent de ces nouvelles difficultés L'appareil de Louis Godart, ancien aérostier, s'écrase pendant un vol d'essai.

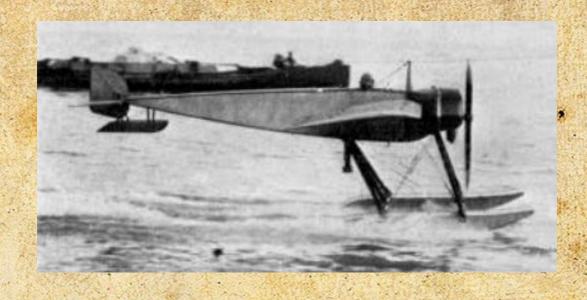
Le favori de la course est Maurice Prévost, pilotant un Déperdussin à moteur Gnome 14 cylindres en étoile, développant 160 cv, et atteignant 150 km/h. Son moteur est relativement fiable, et le pilote a de nombreuses heures d'entraînement.

Le Déperdussin est plutôt lourd, et peut se trouver en difficulté face aux deux Nieuport VI de l'américain Weymann et du français Gabriel Espanet.

Maurice Prévost est sur le point de terminer sa course, Charles Weymann réalise d'excellents chronos, et la victoire lui semble promise. En 1913, Roland Garros a vingt-cinq ans. Il participe à la Coupe Schneider avec un Morane-Saulnier G modifié 80 ch



Mise à l'eau du Morane-Saulnier de Garros pour la première édition de la Coupe Schneider.



Le Morane-Saulnier de Garros prend son essor.

Garros a beaucoup de mal à faire décoller son hydravion malgré son expérience.

Il va avoir une panne de magnéto et devra être remorqué au point de départ pour réparation. Il mettra plus de cinq heures pour finir les circuits.

Les circonstances vont toutefois être favorables à Maurice Prévost : à la fin de son dernier tour, ce dernier se pose prématurément, et franchit la ligne d'arrivée sur l'eau, alors que le règlement impose de la survoler.

Déçu par ses performances Prévost refuse alors de reprendre les airs, préférant se voir disqualifier plutôt que de lutter pour la seconde place.

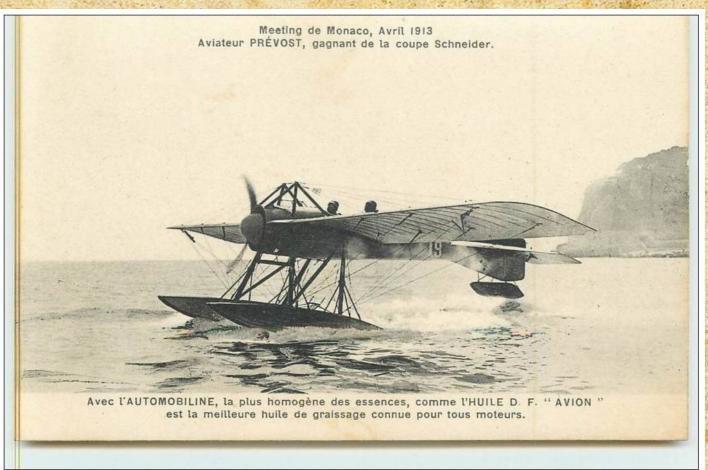
Weymann rencontre soudain d'importants problèmes de motorisation, et est contraint à l'abandon dans son $25^{\rm ème}$ tour.

Maurice Prévost reprend donc précipitamment les airs, et n'a qu'à boucler un tour unique pour remporter la course, devant le Morane-Saulnier de Roland-Garros, qui termine troisième.



Déperdussin de Maurice Prévost, vainqueur de la première édition de la Coupe Schneider

La victoire de Maurice Prévost permet à l'Aéro-Club de France de conserver le trophée déjà tant convoité pour un an, et d'organiser la prochaine course.



otrice www.delcampe.net