

Complément de décembre 2018 à la page :
[La base aérienne BA 122 de Chartres entre les deux guerres](#)
du [Site personnel de François-Xavier Bibert](#)

LA COUPE « MILITARY ZÉNITH » DES AVIONS DE BOMBARDEMENT DE NUIT

Les textes ci-dessous se suffisent à eux-mêmes pour comprendre ce que fût de 1923 à 1936 la « MILITARY ZÉNITH »

Récit de René WEISER, commandant d'escadrille au 38^{ème} régiment d'aviation (Thionville) du 25 décembre 1925 :

« C'est alors l'époque foisonnante des courses, raids, tentatives de records de toutes sortes.

*Nous commençons à oser parler d'aviation avec les Anciens, nous avons leur confiance. Aidés par ce chef prestigieux qu'était le Commandant Houdemon, les plus sûrs d'eux-mêmes, les plus entreprenants commençaient à se signaler par des voyages effectués dans des conditions difficiles, par une adresse manoeuvrière caractérisée, par des demandes de participation à des « **Military** », à des compétitions sportives. Thionville devenait un important centre de sélection des pilotes de France. Les mois de mai et de juin nous voyaient acharnés, sur des machines peu adaptées, à effectuer ces tours de France, contrôlés par 12 atterrissages, le plus rapidement possible. C'était le « **Military Zénith** » qui se disputait durant trois mois, d'avril à juillet.*

Cette compétition, réservée aux militaires, avait été lancée sous le patronage de l'Aéro-club de France, avec l'accord de l'Armée de l'Air et la participation de la Société des carburateurs Zénith qui offrait la coupe. (Le règlement de ce Military se résumait en la fixation des aérodromes de départ et d'arrivée, entre lesquels se situaient des escales obligatoires). Des commissaires et des chronométreurs officiels relevaient les temps. Les avions autorisés étaient des appareils de série sur lesquels aucune modification n'était admise. Nous étions 7 ou 8 volontaires à Thionville, ce qui y constituait déjà une sélection. Cette épreuve était dure, et le coefficient chance jouait particulièrement. Les moteurs, des Hispano 300 CV, étaient loin de présenter la sécurité et l'endurance des moteurs équipant les avions modernes. Deux données principales entraient en ligne de compte : la qualité du pilote et la tenue du moteur et, comme les volontaires étaient sensiblement de la même valeur, la tenue du moteur jouait le plus grand rôle.

Les pannes en vol sur le circuit étaient abondantes : salades de bielles, queues de soupape cassées, alimentation défectueuse etc.. Seuls, des prodiges d'adresse permettaient d'atterrir, hélice calée, sans rien casser. Mais, en revanche, quelle joie que cette fugue sportive pour une journée entière, quelle richesse que de posséder ce droit de vol libre, de ruser avec les conditions météo, de gagner des secondes au poste de ravitaillement, d'être seul maître à bord après Dieu ! Combien différent est le sort des aviateurs de l'époque actuelle, où le radar, inquisiteur attentif, ne quitte personne sur son écran scrupuleux et impartial.

Une année, Guillaumet, alors sergent dans l'escadrille du lieutenant Challe, attendait anxieusement la préparation de son Nieuport afin de pouvoir participer à cette Coupe pour laquelle il s'était engagé. Il arrivait au 29 juin, avant veille de la clôture, et n'avait toujours pas pu prendre son départ. Son commandant d'escadrille qui venait lui-même de terminer le parcours dans un très bon classement, n'hésita pas un instant à lui confier son appareil pour tenter sa chance le 30 juin. Et Guillaumet remporta la Coupe. Cet exemple de camaraderie sportive fait bien comprendre avec quel esprit amical et désintéressé nous participions à ces épreuves »

Dans « Les Ailes » du 15 février 1923

Le « **Military Zénith** »

L'Aéro-Club de France vient de publier Les règlements du « **Military** » créé par la Société du Carburateur Zénith, réservé aux pilotes militaires, et dont nous avons exposé les grandes ligues dans notre avant-dernier numéro.

Les concurrents devront couvrir à la vitesse horaire commerciale la plus élevée et deux fois le parcours Paris (Villacoublay), Metz (Frescaty), Strasbourg (Neuhof), Dijon (Longvic), Lyon (Bron), Châteauroux (La Martinerie), Tours (Aérodrome Militaire), Paris (Villacoublay).

Le parcours total sera compté pour 2.810 kilomètres.

Ces 14 atterrissages prévus sont obligatoires. Sept prix — au total, 20.000 francs — récompenseront les vainqueurs. Toutefois, le premier prix ne sera attribué que si le concurrent a réalisé une vitesse commerciale d'au moins 100 kilomètres-heure. Les autres prix ne seront attribués que si les concurrents ont réalisé une vitesse supérieure à 50 kilomètres heures.

Dans « Les Ailes » du 12 juillet 1923

L'Adjudant **Bonnet** détenteur du Military Zenith

Une performance de toute beauté a été accomplie la semaine dernière par l'Adjuant Bonnet, parti de Villacoublay pour tenter Military Zenith. Cette épreuve repose sur une formule analogue à celle de la Coupe Michelin ; le parcours seul diffère : 2 fois le circuit Villacoublay-Metz-Strasbourg-Dijon, Lyon, Châteauroux, Tours, Villacoublay, soit 2 800 km.

Montant un biplan Nieuport-Delage type équipé avec un Hispano-Suiza 300 GV, ce pilote remarquable accomplit le parcours et les 14 atterrissages imposés à la vitesse commerciale de 162 km/h, ce qui est absolument merveilleux. Il quitta en effet Villacoublay jeudi dernier à 03 h. 36mn. 53 s. y repassa à midi et revint y atterrir définitivement à 20 h. 54 mn. 24 s. ayant couvert les 2 800 km en 1 h. 17 mn. 31 s.

L'adjudant **Bonnet** est ainsi le premier détenteur du Military Zénith.

En 1926 et 1927 un embryon de « Military Zénith » spécifique aux Avions de Bombardement de Nuit a été disputé.

Comme le montre cet article de journal,



le 22^{ème} Régiment d'aviation de Chartres s'illustra en 1926 : adjudant pilote GUILBAUD, capitaine navigateur BOUTILLIER, soldats mécaniciens MOREL et PETRUS.

Puis en 1928 le règlement de la coupe est revu assez profondément en distinguant totalement « Les Avions de Chasse » et « Les Bombardiers de Nuit ».

On peut lire dans « L'Aérophile » du 1er juin 1928 :

Le **nouveau règlement** de la « **Coupe Military Zénith** » des avions de bombardement (*faisant suite à celle des avions de chasse*), est conçu d'après les mêmes directives de la Direction de l'Aéronautique Militaire.

Doté d'un objet d'art challenge de 10 000 francs, attribué annuellement à l'unité gagnante, le Military Zénith des avions de bombardement de nuit est ouvert, pour l'année 1928, à deux escadrilles de 5 avions chacune désignées par la Direction de l'Aéronautique Militaire (Farman 60, 63 et Lioré 21).

Le Military Zénith comporte un bombardement de nuit avec bombes inertes et une épreuve de vitesse sur un circuit, fait de nuit, avec montée à 2.000 mètres. Les épreuves seront toutes courues avec les avions d'armes équipés réglementairement.

Les épreuves de bombardement de nuit auront lieu lors du séjour des régiments dans les champs de tir, et les épreuves de vitesse et de montée aux jours choisis par les chefs d'escadrilles pendant une période de deux mois dont le début est fixé au 1er juillet.

L'épreuve de bombardement de nuit consiste à effectuer, pour chaque avion, un bombardement avec deux bombes jetées à l'altitude de 1 000 mètres. Des points sont attribués par rapport à la distance du point d'impact au but.

Pour l'épreuve de vitesse, le circuit de 850 km. passant par : Nancy, Chartres, Avord, Nancy, parcouru dans le sens inverse des aiguilles d'une montre avec montée à 2 000 mètres, sera effectué entièrement de nuit.

Le départ sera pris par le premier avion de l'escadrille, 30 minutes après l'heure du coucher du soleil et les autres avions de l'escadrille partiront de 10 en 10 minutes.

Le temps de course comptera de l'heure prévue pour le départ de chaque avion et l'arrivée sera prise au moment où l'avion sera revenu à son point de départ initial.

Les ravitaillements auront lieu à Chartres pour les avions de Nancy, et à Nancy pour les avions de Chartres, avec un arrêt obligatoire de 50 minutes à l'escale de ravitaillement et de 10 minutes à l'escale obligatoire de passage.

Le temps de parcours de chaque escadrille sera la moyenne des temps prévus par avion composant l'escadrille.

Le classement général sera obtenu par totalisation de points de l'épreuve de vitesse et de l'épreuve de bombardement de nuit.

L'unité gagnante sera détentrice de la Coupe pour un an et recevra des médailles souvenir et les escadrilles classées, une prime de 5.000 francs.

NOTA : Une « Coupe Military Zénith » pour les avions de reconnaissance a également été instaurée et parallèlement la Société Zénith avait déjà organisé une coupe non militaire pour « Avions de Tourisme ».



La coupe ne put être attribuée en 1928. En 1929 elle fut gagnée par le 21^{ème} de Nancy qui s'était vue attribuer 166 points 88 ; la 2^{ème} escadrille du 22^{ème} régiment de Chartres, commandée par le capitaine de SOMMEYÈVRE, avait effectué régulièrement, le 16 juillet, l'épreuve de circuit sur appareils Farman 63 et le temps moyen du parcours des cinq avions engagés, déduction faite des neutralisations et d'un handicap de 28 minutes prévu pour les Farman 63 avait été de 7h 6m 53s.

Le nombre de points qui lui avait été attribué fut de ce fait de 426 points 88, mais une interdiction de vol pour les Farman 63 n'a pas permis aux équipages d'effectuer l'épreuve de bombardement.

En 1930 elle a été gagnée par le 22^{ème} Régiment d'Aviation de Chartres (4^{ème} escadrille), équipages composé comme suit : Capitaine NOIR, chef d'escadrille et sergent-chef THIÉBAUT, lieutenant FOURNIER et sergent TISSOT, lieutenant ROUSSEAU et adjudant POULAIN, sous-lieutenant CORNETET et sergent FORGET, sergent-chef PERRIN et sergent MAUGIN (voir coupure de presse page suivante).

En 1931 la 3^{ème} escadrille du 21^{ème} de Nancy remporta l'épreuve comme en 1929 et de ce fait elle gagna ainsi définitivement le trophée.

c) *Coupe Military Zénith*
des avions de bombardement de nuit.

La Coupe est attribuée au 22^e régiment d'Aviation de Chartres (4^e escadrille) composée comme suit : Capitaine Noir, chef d'escadrille et sergent-chef Thiébaud, lieutenant Fournier et sergent Tissot, lieutenant Rousseau et adjudant Poulain, sous-lieutenant Cornetet et sergent Forget, sergent-chef Perrin et sergent Maugin.

En outre, une plaquette et des médailles ont été attribuées :

— Une plaquette d'argent grand modèle à la 4^e escadrille du 22^e régiment d'Aviation à Chartres.

— Une médaille souvenir en argent au capitaine Noir, commandant la 4^e escadrille du 22^e régiment d'Aviation de Chartres.

— Une médaille souvenir en bronze aux : Sergent-chef Thiébaud, lieutenant Fournier, sergent Tissot, lieutenant Rousseau, adjudant Poulain, sous-lieutenant Cornetet, sergent Forget, sergent-chef Perrin, sergent Maugin, de la 4^e escadrille du 22^e R. A. de Chartres.

— Attribution d'un souvenir d'une valeur de 1.000 francs au capitaine Noir, chef d'escadrille.

— Un souvenir d'une valeur de 500 francs aux commandants de bord, lieutenant Fournier, lieutenant Rousseau, sous-lieutenant Cornetet, sergent-chef Perrin.

— Un souvenir d'une valeur de 300 francs, aux pilotes : Sergent-chef Thiébaud, sergent Tissot, adjudant Poulain, sergent Forget, sergent Maugin.

— Souvenir d'une valeur de 500 francs au capitaine de Lenfant, chef de la 6^e escadrille du 21^e régiment d'Aviation de Nancy, classée seconde.

— Souvenir d'une valeur de 300 francs aux commandants de bord, lieutenant Lambert, adjudant Liouville, sous-lieutenant Santo, sergent-chef Kessler.

— Souvenir d'une valeur de 200 francs aux pilotes : Sergent-chef Reyter, sergent-chef Jardin, sergent Marchand, sergent-chef de Caluwe.

