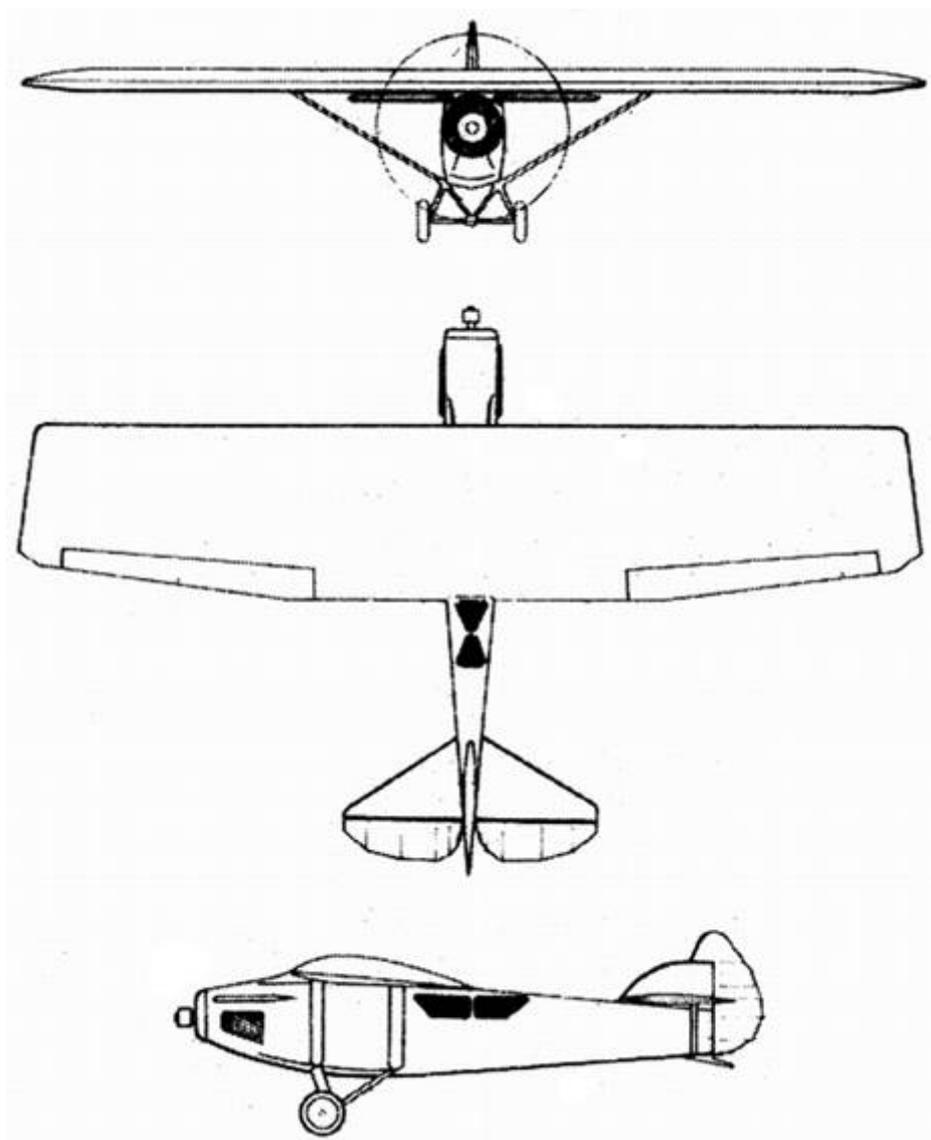


POTEZ 34
Moteur Hispano 600 CV
F-AJHU
de MARMIER et FAVREAU
Le BRIX et ROSSI
1927- 1929



Cette page fait partie du [Site personnel de Francois-Xavier BIBERT](#)



Plan 3 vues du Potez 34

Le Potez 27 fut un avion biplace de record et de grand raid construit en 1927 dans le but de battre le record du monde de distance, en circuit fermé et en ligne droite. Dans l'euphorie de la course à la première traversée de l'Atlantique Nord de l'époque, les journaux s'empressèrent d'annoncer que de MARMIER et FAVREAU, les pilotes officiels de l'usine Potez, préparaient une tentative en ce sens, d'où la carte postale ci-dessous qui circula alors avec la mention « Avion Transatlantique »



Le Potez 34 à moteur Farman 12We de 500 CV (12 cylindres en W)

Cette nouvelle était inexacte, car en août 1927 la maison Potez déclara que l'avion, préparé pour de Marmier et Favreau, ne tenterait pas la traversée de l'Atlantique, mais tenterait de battre le record du monde de vol en ligne droite sans escale, les derniers essais de l'appareil devant avoir lieu sur l'aérodrome militaire de Mondésir près d'Etampes, tout en préparant un vol de record en direction de la Sibérie.

Ce monoplan à ailes hautes avait les caractéristiques suivantes :

Envergure	18,30 m	Longueur :	11,50 m
Hauteur	3,91 m	Surface portante :	61,00
Masse à vide	1900 kg	Masse totale	5920 kg
Vitesse maximale	200 km/h		

Les essais et les tentatives se multiplièrent mais il s'avéra que le moteur Farman n'était pas à la hauteur des espérances. Il fut remplacé par un moteur Hispano-Suiza 12Lbr de 12 cylindres en V développant 600 CV et ce n'est finalement que le 26 juin 1929 qu'une tentative contre le record du monde en circuit fermé se solda finalement par un simple record de France.

"LES AILES" 27 juin 1929



L'avion Henry Potez 34 à moteur Hispano-Suiza, sur la piste de départ. (Photo André, Le Bourget.)

CONTRE LE RECORD DE DISTANCE

6.517 kilomètres en 41 heures

De Marmier et Favreau, sur le Potez 34 à moteur Hispano-Suiza, n'ont pas battu le record mondial; ils n'en ont pas moins réalisé un fort bel exploit et nous ont confirmé en même temps que leurs propres qualités celles de leur matériel.

Lionel de Marmier et Favreau ont tenté de ramener en France le record du monde de distance en circuit fermé. Ils n'y ont pas réussi, mais la performance réalisée par eux n'en est pas moins digne de compter parmi les plus intéressantes. Du point de vue technique en effet les enseignements d'un vol de durée sont sensiblement les mêmes qu'un avion vole en ligne droite ou qu'il tourne au-dessus d'une piste. Les variations de climat, l'incertitude des conditions atmosphériques que l'on va rencontrer au-dessus de pays inconnus ou peu familiers de l'équateur n'interviennent évidemment pas, mais le décollage, l'endurance et la régularité du moteur, la résistance physique de l'équipage sont, somme toute, identiques.

Or, à cet égard, la performance de Lionel de Marmier et de Favreau a été excellente. Le mardi 18 juin, à 5 h. 19 m. 40 sec. du

matin, ils ont décollé dans des conditions tout à fait remarquables. Le monoplane Henry Potez type 34, équipé d'un moteur Hispano-Suiza 600 CV, démultiplié, emportait 4.600 litres d'essence, ce qui représentait, pour l'appareil, un poids total de 6.000 kilos. En dépit de cette charge, l'avion a décollé de magnifique façon, en quelque 30 secondes, sur un parcours de 750 mètres environ, à la manière d'un avion normalement chargé. Ses qualités de montée étaient à peine altérées puisqu'à moins de 20 kilomètres du point de départ, il naviguait déjà à 600 mètres de haut. Décoller ainsi un avion chargé à 100 kilos au mètre carré prouve non seulement l'habileté de l'équipage mais aussi les belles qualités de la machine.

Le programme prévoyait deux circuits : pendant le jour, l'équipage totaliserait les kilomètres sur le parcours Le Bourget-Cap

Gris-Nez-Le Bourget, dont le développement est de 443 kms 260, tandis que la nuit, il se contenterait de tourner sur le circuit de 104 kilomètres 900 : Le Bourget-Vauciennes-Le Bourget. En fait, c'est surtout ce dernier circuit qui devait être utilisé : ayan' bouclé



La cabine du Potez-Hispano (Photo-André-Le Bourget.)

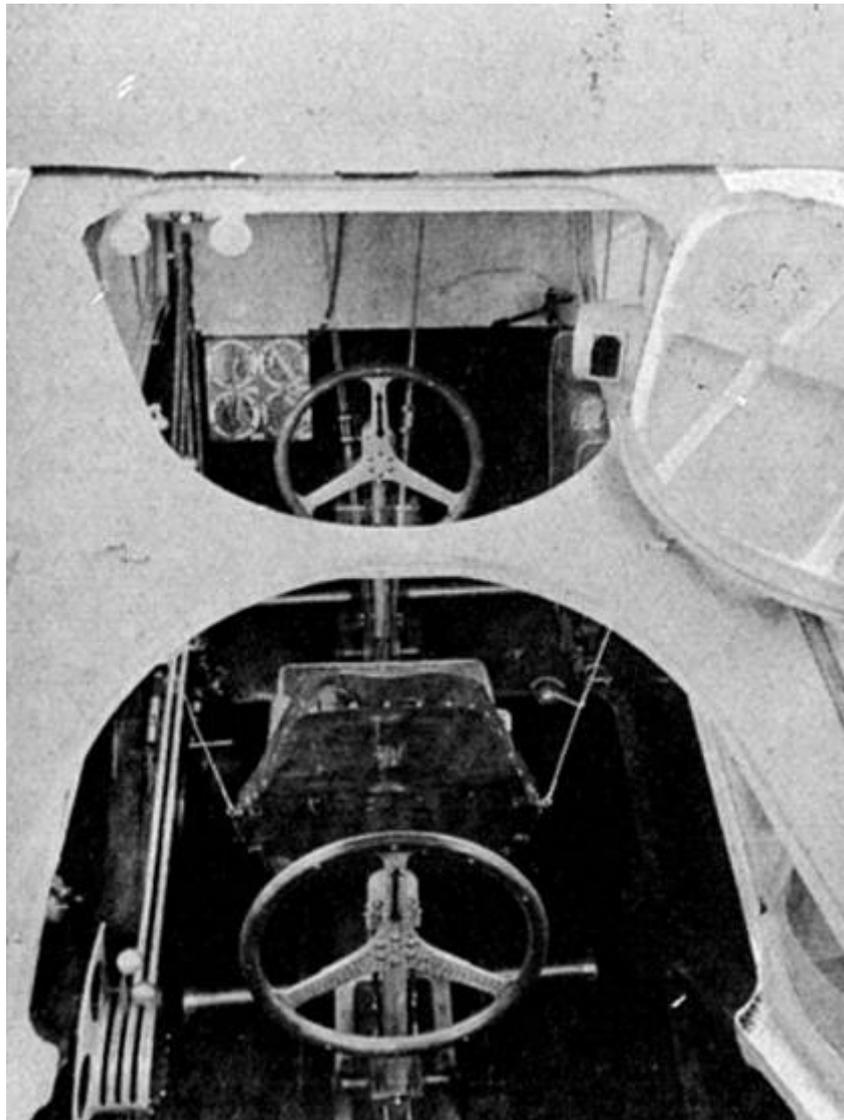
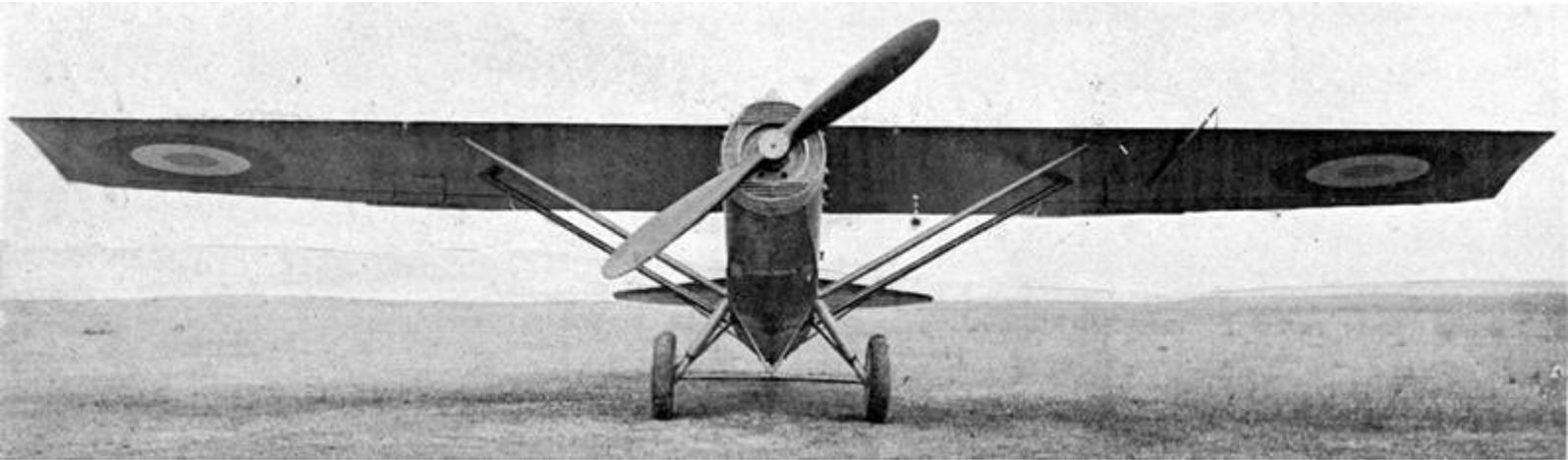
cinq fois le parcours Le Bourget-Cap Gris-Nez et retour, de Marmier et Favreau adoptèrent, à partir de ce moment, le petit circuit et ils ne devaient plus l'abandonner jusqu'à la fin de leur tentative.



Insigne non identifié

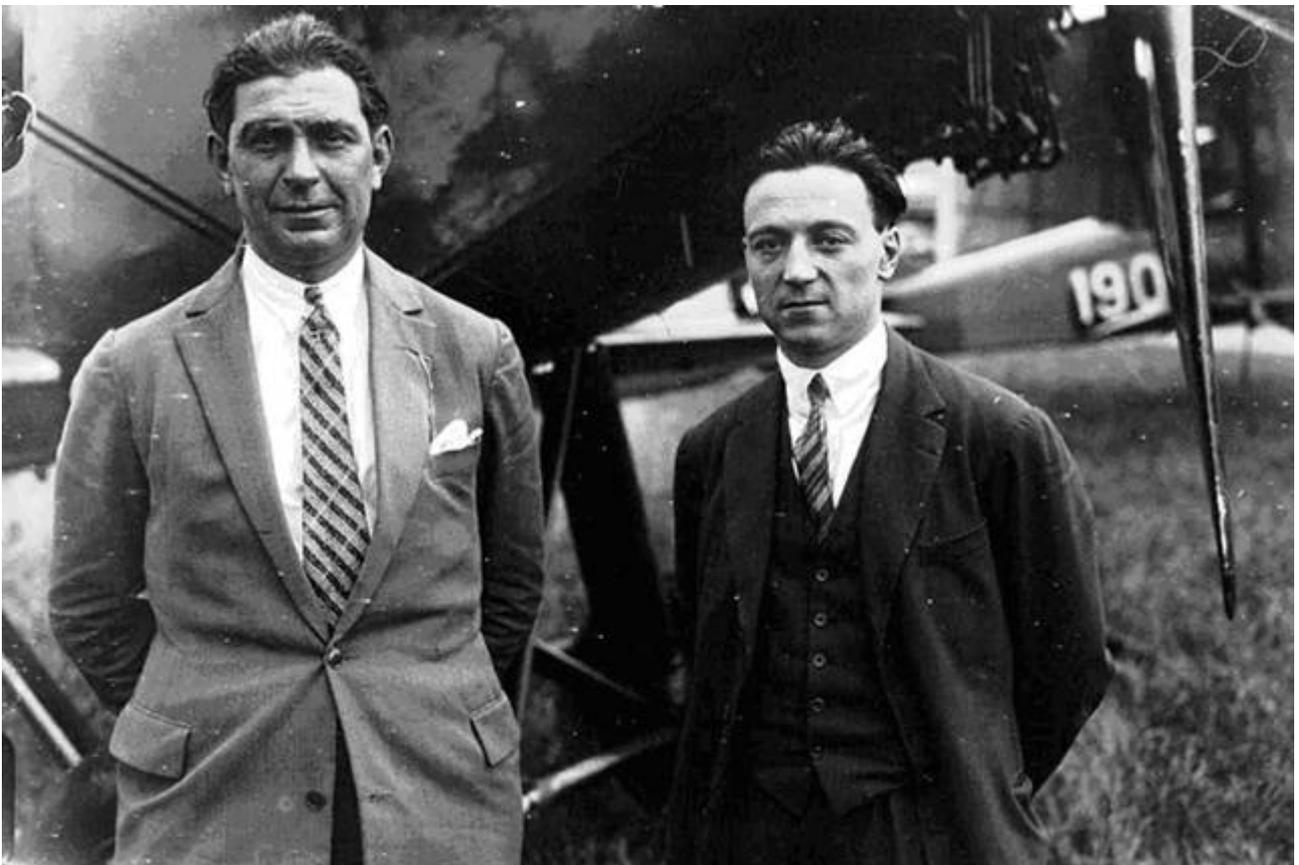
Dans L'Aéronautique » de juillet 1929

Le Potez 34 est entièrement construit en bois, et recouvert de toile.



Le fuselage est, au centre, recouvert en contreplaqué. Destiné à des records de durée ou à de grands raids, cet avion a une cabine à conduite intérieure, à deux places en tandem. Bien que le fuselage soit remarquablement étroit, les pilotes ne peuvent, en raison de leur position en arrière, voir vers l'avant, occupé à bord par les réservoirs, contenant au total, dans le Fuselage et dans les ailes, 4 600 litres. Les pilotes disposent donc d'un très grand périscope dont chaque plan a la dimension d'un des carreaux de vitrage. Ceux-ci peuvent s'ouvrir et assurent ainsi les vues pendant le vol.

Le moteur est un Hispano-Suiza 12 LB de 600 HP. C'est le 8 juin que Favreau et de Marmier faisaient, sur cet avion, une tentative contre le record de distance en circuit : ils s'arrêtaient après 40h 54m 35s de vol et 6 517km, record français. L'arrêt a pu être attribué à un mélange trop riche en benzol — 50 pour 100 — dont le brassage était insuffisant ; mais la fatigue éprouvée par l'équipage, par suite d'un balisage uniforme qui, de nuit, obligeait à compter les balises, semble avoir influencé la décision des pilotes. Le décollage a été remarquable d'aisance ; il donne l'espoir qu'on pourrait enlever, ultérieurement, une charge supérieure, et battre largement le record du monde.



Favreau (à gauche) et de Marmier (à droite)



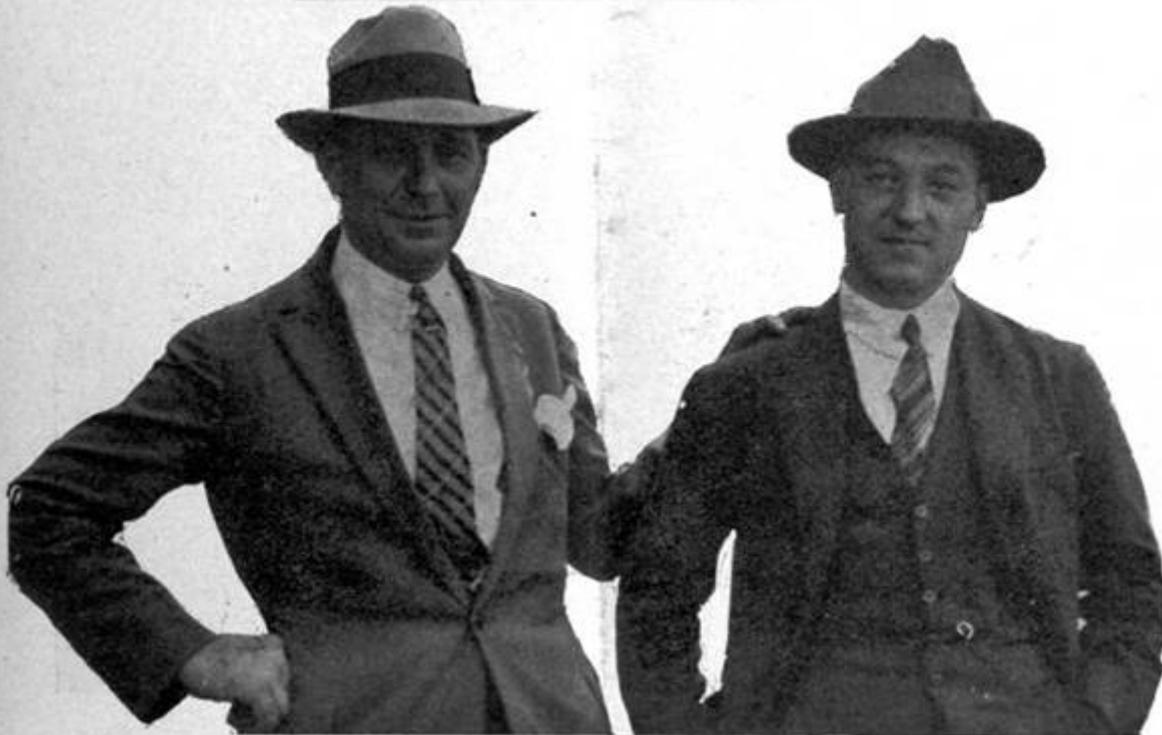
A Chartres, sans doute au cours d'un vol de préparation du record, le passage du Potez 34 de Marmier et Favreau a éveillé la curiosité des personnels. En haut à gauche, l'atelier « Freyssinet » du « Parc 22 » – A droite un des derniers hangars provisoires « Bénézit ».

Collection Guilleux – Droits réservés

"L'Air" 1 juillet 1929

Des records de France sont battus

Lionel de Marmier et Favreau couvrent 6.525 km.



Les aviateurs Favreau (à gauche) et de Marmier (à droite).

L'as de la guerre, Lionel de Marmier, et son inséparable compagnon de raid, le remarquable pilote Favreau, ont accompli un magnifique exploit sur leur Potez-Hispano-Suiza.

Ils s'attaquaient au record du monde de distance en circuit fermé détenu par les Italiens Ferrarin et del Prete, avec 7.666 kilomètres. Tout permettait d'espérer qu'ils réussiraient, grâce à leur moyenne élevée, mais un léger incident les obligea à se poser après 41 heures 3, de vol, alors qu'ils avaient totalisé 6.525 kilomètres. Ainsi tous leurs efforts avaient été vains pour le record du monde, mais ils avaient la satisfaction d'avoir fait faire un bond considérable au record de France, le faisant passer de 5.000 kilomètres (performance des commandants Girier et Weiss) à 6.525.

Ce qu'on ne saurait trop mettre en évidence, c'est le magnifique décollage de l'avion Potez-Hispano équipé de pneus Palladium qui, pesant près de sept tonnes, s'éleva très facilement. Et au bout de quelques instants, l'appareil prit sa hauteur avec une incomparable aisance. Ces deux faits prouvent la valeur du matériel.

C'est le 18 juin, à 5 h. 19 m. 40 s. que le départ avait été pris au Bourget. L'équipage avait choisi un grand circuit de 443 kms 260 pour le jour et un autre, réduit, allant du Bourget à Vauciennes et retour, soit 104 kms 900.

Le grand circuit ne fut adopté que le premier jour. Après avoir été bouclé cinq fois, il fut abandonné et la préférence resta au parcours de Vauciennes.

Le vol fut parfaitement régulier. Le record de France de distance en circuit fermé était dépassé le 19 juin, à 12 h. 20 m. 2 s., moment où Lionel de Marmier et Favreau avaient totalisé 5.048 kms 600 en 31 heures 22 secondes.

Le vol fut parfaitement régulier. Le record de France de distance en circuit fermé était dépassé le 19 juin, à 12 h. 20 m. 2 s., moment où Lionel de Marmier et Favreau avaient totalisé 5.048 kms 600 en 31 heures 22 secondes.

Girier et Weiss avaient obtenu une moyenne horaire de 188 kilomètres, alors que les nouveaux recordmen n'avaient réalisé qu'une vitesse de 163 kilomètres à l'heure.

Mais il ne faut comparer que les choses comparables. Lorsque Girier et Weiss avaient battu leur record, on avait dit qu'ils avaient dépassé la performance de Ferrarin et del Prete, au point de vue de l'allure. Mais Girier et Weiss n'avaient qu'un dessein : couvrir 5.000 kilomètres dans le minimum de temps, tandis que les Italiens, de même que Marmier et Favreau n'avaient que le désir d'accumuler le plus de kilomètres possible avant d'atterrir. Ce qui est tout à fait différent.

A 18 heures 5, le 19 juin, 5.887 kil. 800 avaient été couverts en 36 heures 32 minutes 5 secondes. Déjà, on espérait voir battre le record dans la matinée du lendemain, après 48 heures de vol, au lieu de 58 heures 34 minutes le Ferrarin et del Prete.

A 22 heures 22, alors qu'ils venaient de commencer un nouveau tour, ils faisaient demi-tour et se posaient sur le terrain du Bourget, ayant parcouru 6.525 kilomètres en 11 heures 3 minutes. Vers la fin, la vitesse horaire avait ornement diminué.

Lionel de Marmier et Favreau, après cet exploit, ont décidé de recommencer et nous pouvons avoir confiance.

.*

La seconde tentative – Records de France

"Le Petit Parisien"

20 juillet 1929

DE MARMIER ET FAVREAU contraints d'atterrir par suite de l'orage avaient couvert 5.793 kilomètres

La randonnée des aviateurs de Marmier et Favreau, entreprise jeudi matin à bord de leur monoplane Potez 34 à moteur Hispano-Suiza 600 CV, en vue de battre le record du monde de distance en circuit fermé, a été interrompue hier par les violents orages qui s'étaient abattus sur la région nord de Paris.

De Marmier et Favreau avaient couvert hier à 15 h. 15 une distance de 5.573 kilomètres. A ce moment, les aviateurs annoncèrent leur intention d'interrompre leur tentative, quittant quelques minutes durant le circuit et en indiquant par message lesté que leur pression d'huile était tombée à zéro. Sur l'ordre donné, par des panneaux de signalisation au sol, de continuer quand même, ils reprirent leur ronde.

A 15 h. 30, ils ajoutaient encore 105 kilomètres à leur total, mais un fort grain nuageux monta en grandissant dans le ciel. Bientôt les éclairs et le tonnerre furent de la partie; les aviateurs continuèrent, finissant leur trenteneuvième tour de circuit dans la pluie à 17 h. 20.

Mais à 17 h. 46, dans l'impossibilité absolue où ils se trouvaient de continuer, ils atterrirent à Bouvignes, près de Crépy-en-Valois, et téléphonèrent eux-mêmes leur atterrissage qui s'est effectué normalement.

Ils avaient couvert officiellement la distance de 5.793 kilomètres. Le record à battre était de 7.666 kilomètres par les Italiens Ferrarin et Del Prete.

La troisième tentative de de Marmier et Favreau

"Les Ailes" 10 octobre 1929

De Marmier et Favreau en France

De Marmier et Favreau qui sur le monoplane de record Potez 34, moteur Hispano de 600 CV, avaient quitté Le Bourget le 25 septembre, pour tenter de battre le record de distance en direction de l'Afrique du Sud, durent abandonner leur voyage à Tunis. Ils avaient fait demi-tour vers Tripoli devant un temps affreux et un ciel bouché à toutes les altitudes. Comme ils ne possédaient aucune autorisation de survol, ils ne songèrent pas à se poser en territoire italien et revinrent atterrir à Tunis, mais, trompés par l'obscurité, ils reprirent contact avec le sol à Fochville. Dans la soirée, ils purent gagner néanmoins l'aérodrome d'El-Aouina (Tunis). Le 28, de Marmier et Favreau repartirent pour Alger et le lundi 30 septembre le Potez-Hispano effectuait l'étape Alger-Tours, en huit heures de vol

La quatrième tentative de de Marmier et Favreau

Alexandre Leonel Pierre, de MARMIER (Lionel)

est né le 4 décembre 1897 à 22 heures au n°1 de la rue Notre-Dame à Bellegarde-en-Marche dans le département de la Creuse.

Il est le quatrième enfant du marquis François de MARMIER, 31 ans, né en 1866 à Paris et d'Adèle PICAUD, 27 ans, née en 1870 à Saint-Silvain-Bellegarde en Creuse. Du couple naissent quatre enfants; François en 1892 (futur pilote), René en 1893 (futur pilote), Rose en 1896 et Lionel en 1897 (futur pilote).

De la classe 1917, Lionel devance l'appel et s'engage pour combattre comme pilote dans l'aviation où servent déjà ses 2 frères. Il est incorporé à l'âge de 18 ans, le 12 janvier 1916. Il obtient son brevet de pilote militaire (n° 3 847) le 2 juillet 1916 et le brevet de pilote civil (n° 4 086) sur avion Farman, le 10 août 1916

Il est affecté successivement aux escadrilles 112, 176, 81 et combat aux commandes des avions de chasse Nieuport 17, 23 et 27, des Spad 7, 12 et 13, etc...

A la fin de la guerre, il est lieutenant de réserve et il est crédité de 6 victoires homologuées. Titulaire de la Croix de Guerre, il est démobilisé en 1919.

Poursuivant sa carrière dans le pilotage dans le civil, il est d'abord pilote d'essai chez NIEUPORT, puis pilote de ligne à la CFRNA (Compagnie Franco-Roumaine de Navigation Aérienne) et ensuite pilote d'essai chez le constructeur Henri POTEZ...

Lire la totalité de cette bio en copiant ce lien dans votre navigateur :

www.airmemorialcreusois.fr/wp-content/uploads/2016/04/MARMIER-Lionel-bio.pdf

Louis Jean Marie Joseph Favreau

est né à Paulx en Loire Atlantique le 18 novembre 1891.

Il fait son service chez les dragons, commence la guerre de 1914 comme cuirassier et participe à toutes les batailles de Flandres. Blessé en 1916, il demande à être versé dans l'aviation à sa sortie d'hôpital en avril 1917. Il part à l'école d'aviation de Tours où il obtient son brevet de pilote militaire (n° 6 183) et civil (n°7 025). Il repart au front dans l'escadrille 31 « l'Archer grec » où Ortolini, Chaput, Covin sont devenus « as »... et où a volé aussi un certain Alain Gerbault, qui se fera plus tard connaître pour ses aventures maritimes...

En 1918, il est affecté comme pilote chez Blériot où il est employé comme contre-réceptionnaire (c'est à dire qu'il vérifie et réceptionne les avions sortant de l'usine). Après la guerre, il est d'abord pilote sur la ligne Paris-Londres pendant 4 ans, puis rentre chez Potez à Méaulte dans la Somme, où il restera 7 ans. Avant de voler avec de Marmier en 1928 et 1929, il a été l'équipier de Paul Tarascon pour la préparation d'une traversée de l'Atlantique non aboutie.

Après un passage à la Compagnie Générale Aéropostale, il est engagé par les avions Farman pour Paris-Amsterdam et Paris-Berlin. Cette société sera intégrée à Air-France en 1933.

Arrêté pour « agissements anti-allemands » en juillet 1944, il est déporté vers Dachau, Mathausen, puis à Melk où il trouve la mort le 29 novembre 1944.

Son fils Jacques, né en 1917, mécanicien-radio navigant a trouvé la mort le 28 juin 1946 dans l'accident de l'Amiot AAC-1 (F-BAJS) de la Postale de nuit, qui a heurté un poteau en ciment à Pau (aérodrome de Pont-Long)

Joseph Le Brix et Maurice Rossi



Rossi et Le Brix



**Fin 1929 le Potez 34 Hispano est confié à Le Brix et Rossi
Son immatriculation est maintenant apparente
Son insigne est celui de la SPA 3 « Cigogne de Guynemer »**

Parti du Bourget pour Saïgon le 16 décembre 1929, ils décollent d'Allahabad (nord-est de l'Inde) pour leur dernière étape le 22. Après deux heures de vol, ils sont contraints par une violente tempête d'abandonner l'appareil en parachute : Le Brix est indemne, mais Rossi est assez sérieusement blessé. L'appareil qui s'écrase au sol est détruit.

La maison Potez en resta là pour ce modèle. Il n'y eut pas de second appareil construit.

Le Lieutenant de Vaisseau LE BRIZ et l'Adjudant Rossi avaient demandé à faire un voyage rapide de Paris à Saïgon. Le Ministère de l'Air mit à leur disposition le *Potez 34* à moteur *Hispano 600 CV* à réducteur, type 12 Lbr, avec lequel de MARMER et FAVREAU avaient effectué précédemment quelques vols d'endurance.

Le voyage s'accomplit assez heureusement dans les premières journées, l'appareil passant par *Benghazi*, *Bassorah*, *Agra*, *Allahabad*. Mais le temps était extrêmement mauvais. La seconde quinzaine de décembre, et principalement dans les huit ou dix premiers jours, a été, en effet, au point de vue des conditions atmosphériques, particulièrement dure et néfaste dans tout l'hémisphère nord. C'est l'époque où, sans parler des sinistres maritimes,



1. Le « Potez 34 sur le terrain de Villacoublay. — 2. Le Briz serre la main du Colonel Antoinat. — 3. L'ultime inspection.

de nombreux raids connus, Parvenus en Birmanie, aux portes du Siam, LE BRIZ et Rossi demeuraient encore dans la zone des dépressions hostiles et des brumes dangereuses. Près de *Moumein*, à quelque mille kilomètres du but, isolés dans la tempête, survolant dans la nuit une région montagneuse, difficile, ils se trouvaient accablés à la nécessité de sauter hors de leur avion en parachute.

Le départ, d'abord prévu pour le 14 ou le 15 décembre, fut retardé jusqu'au 16 à cause des mauvaises conditions météorologiques. Les aviateurs quittèrent Le Bourget à 11 h. 58 et furent successivement signalés à *Montargis*, *Le Creusot*, *Istres*, *Calvi*, en Corse, et *Sousse*, en Tunisie. A mi-

nuît quinze, ils écrivirent le message suivant : « Bonsoir, la nuit est fraîche ». Ils atterrirent à *Benghazi* à 6 h. 40.

Mais déjà les éléments se montraient hostiles, et les aviateurs durent attendre l'après-midi pour reprendre leur vol en direction de *Bassorah*, but de leur seconde étape. Le 18 décembre, à 4 h. 45, heure locale, ils lancèrent le message suivant : « Nous sommes arrivés à *Bassorah*. Notre vol à travers l'Égypte a été rendu très pénible par le mauvais temps ».

À 15 heures (heure de Greenwich) ils repartirent vers *Allahabad*. Le 19 décembre, parvint le radio suivant : *Agra*, 20 heures (heure locale). « Nous avons atterri à *Agra* à cause du mauvais temps. Nous repartons demain pour *Allahabad* et *Saïgon*. » Le lende-



1. L' avion en plein vol. — 2. Rossi au poste de pilotage. — 3. Le Briz monte dans la carlingue.

main, LE BRIZ et Rossi télégraphièrent : *Agra*, 20 décembre, 16 h. 10 (heure locale). « Nous sommes retardés par un temps exceptionnellement mauvais pour la saison. La visibilité est nulle. Nous partirons samedi matin pour *Allahabad* et *Saïgon*. Actuellement, nous avons parcouru 10.500 kilomètres en 72 heures de vol. »

Le 21, le *Potez Hispano* effectua l'étape *Agra-Allahabad* d'où l'équipage télégraphia : « Nous avons rencontré beaucoup de mauvais temps depuis Tunis ».

Le lendemain, les aviateurs quittèrent *Allahabad* pour accomplir la dernière étape, mais après quelques heures de marche, ils devaient, devant la violence de la tempête, abandonner leur appareil en plein vol et sauter en parachute. LE BRIZ arriva au sol sain et

sauf, mais Rossi, dont le parachute était mouillé, toucha terre très durement et fut assez sérieusement blessé.

Le Ministère de l'Air reçut le télégramme suivant : « *Hlaingbwe*, 23 décembre, 14 h. 35. « Par suite du mauvais temps nous avons dû sauter en parachute la nuit dernière, sur la montagne, près de *Moulmein*. Rossi est légèrement blessé, je suis indemne. L'avion est complètement détruit ». **Le Brix.** »

Quelques jours plus tard, **Le Brix** expliqua dans un long télégramme, expédié de *Rangoon* où Rossi était en traitement à l'hôpital, la fin dramatique de son raid si brillamment commencé :

« Nous avons éprouvé beaucoup de mauvais temps en Tripolitaine, en Libye, en Egypte et dans les Indes. Nous avons appliqué la méthode de pilotage Rougerie, la nuit, au milieu des nuages et des grains de pluie. Personnellement, je n'ai jamais volé par un temps pareil. Notre décollage à *Benghazi* a été acrobatique, le vent soufflant dans le mauvais sens, et le terrain étant mou. A *Bassorah*, nous sommes partis à la tombée de la nuit, à pleine charge.

« De *Jodpur* à *Agra*, nous avons volé en rase-motte, parmi les collines. L'atterrissage s'est effectué à la tombée de la nuit. Le lendemain, il a été impossible de partir par suite de la violence de la pluie. Enfin, nous avons pu prendre le départ le surlendemain, et notre envol fut rendu difficile par suite de l'humidité, l'appareil étant resté sans abri.

« Après un excellent décollage à *Allahabad*, nous sommes partis pour *Saigon*. La visibilité était médiocre. La nuit pénible



« par suite de la température élevée. A 23 h. 45, nous nous engageons dans la vallée de *Moulmein*. Nous volions, à une altitude de 2.000 mètres, au milieu des montagnes, dans une atmosphère surchauffée, parmi les nuages.

« Nous descendons, malgré le moteur. Devant l'impossibilité de faire demi-tour, nous tournons pendant une heure. L'éclairage du contrôleur de vol est en panne. L'avion est terriblement secoué et se trouve souvent dans une situation périlleuse. Finalement, pour éviter les montagnes, nous préférons sauter. Le parachute de Rossi, humide, fonctionne mal. Il s'ouvre partiellement, descend rapidement. Rossi tombe sur le dos. Le mien a fonctionné d'une façon parfaite. J'ai retrouvé, un peu plus tard, Rossi défilant. Quelques indigènes arrivent une demi-heure après. Nous transportons Rossi sur une civière de fortune, au village situé à l'entrée de la forêt. Il souffrait beaucoup. Le lendemain, j'ai retrouvé l'avion entièrement détruit à dix kilomètres du village.

« Le transport de Rossi a été pénible. Il s'est effectué à bras d'homme, en char à bœufs et en bateau. Les indigènes nous ont réservé une large hospitalité.

« Je considère Rossi comme un pilote formidable, adroit et endurant. Peu de pilotes auraient fait mieux en pareille circonstance. Le moral est excellent. Nous avons la consolation d'avoir couvert la distance *Paris-Agra* en trois jours. Nous sommes prêts à recommencer avec un matériel qui nous a donné toute satisfaction. »

1. Le remorquage de l'avion sur la ligne de départ. — 2. Rossi et Le Brix devant l'appareil à Benghazi. — 3. Le plein d'essence à Benghazi. — 4. Le départ de Benghazi.