

L'ECHO SPORTIF

DE L'AFRIQUE DU NORD
Hebdomadaire illustré de tous les Sports.

Vendredi 11 septembre 1931

La Coupe Schneider

[Site personnel de François-Xavier BIBERT](#)

[Jean ASSOLLANT, pilote de l' « Oiseau Canari »](#)

Nous nous sommes bien gardés de parler, jusqu'ici, de la Coupe « Schneider ». Les nouvelles qui circulaient étaient toujours et toutes prématurées. Si notre participation, à dater d'aujourd'hui est moins problématique, elle est encore sujette à surprises. Quel appareil enverrons-nous à Calshot le 12 septembre ? Le **Bernard**-Hispano à prise directe ou le Nieuport-Hispano démultiplié ? Un seul ou les deux ?

Sans attendre à plus tard, nous voudrions toutefois dire ici notre admiration à **Jean Assollant**.

Le **Bernard**-Hispano 1 650 GV à prise direct type 1929, après quelques essais effectués avec succès par le regretté Antoine Paillard, avait été modifié. On lui avait simplement rogné les ailes, ce qui est une façon primitive, mais radicale, d'obtenir une plus grande vitesse. Les chiffres donnés sont assez ahurissants. On aurait coupé deux mètres environ d'envergure d'aile du **Bernard** ! Rien que cela ! Quand en a dans l'oeil l'envergure courante des Supermarine anglais ou des appareils italiens, on reste un peu perplexe devant l'importance de cette amputation. Quoi qu'il en fût, l'appareil était prêt. Il ne restait plus qu'à trouver un pilote pour « réceptionner » cette machine aux ailes rognées. Le ministère exige, avant de mettre entre les mains de ses pilotes militaires un appareil destiné à la Coupe, que celui-ci ait d'abord été essayé par un homme du constructeur.

M. **Bernard** semblait éprouver de grandes difficultés à trouver un pilote, pour réceptionner son appareil. Un homme se présenta : **Jean Assollant**, qui, en compagnie de Lefèvre et Lotti,

n'hésita pas à se lancer sur l'Atlantique avec un **Bernard** auquel les techniciens ne reconnaissaient pas de qualités bien stupéfiantes. **Assollant** réussit alors sa traversée dans les conditions les plus invraisemblables, puisqu'on lieu d'emmener deux passagers seulement avec lui, il en enleva un troisième, dissimulé dans la queue, le jeune Américain Schreiber.

Quand la maison **Bernard** chercha un pilote, pour essayer son bolide « raccourci », **Assollant** répondit : présent.

Lui qui n'avait jamais piloté d'hydravion, qui n'est pas un spécialiste des machines de vitesse, il vint très simplement à Hourtin, vola une ou deux fois sur un Schreck, puis sur un appareil d'entraînement de 800 CV et, sans tambour ni trompette, il s'installa dans la carlingue du **Bernard** Hispano de course et... décolla. Il posa la machine dans la casser après huit ou dix minutes de vol. C'est tout ce qu'on peut demander au pilote d'un de ces appareils type « Coupe Schneider ». Et c'est déjà fort beau. Nous nous rappelons avoir assisté, à Venise, aux essais des Anglais et Italiens en 1927.

Ni les Anglais ni les Italiens ne faisaient des décollages et des amerrissages impeccables, figiolés, « à la chose, de mouche », comme disaient les pilotes pendant la guerre. On devinait que le départ et l'arrivée représentaient un mauvais moment à passer et que chacun n'avait qu'une idée : l'abrégé dans toute la mesure du possible. Nous nous rappelons un pilote de « Supermarine » qui, parti « en crabe », continuait à mettre la sauce alors qu'il ne pouvait logiquement espérer remettre sa machine dans la ligne droite et dans le vent en prenant plus de vitesse. Ce jour-là, nous avons eu l'impression que le pilote « la Coupe Schneider » était un homme très prudent, très méticuleux à terre, mais qui, dès l'instant où il avait la main sur la manette des gaz, oubliait la direction du vent, les principes classiques pour ne plus songer qu'à mettre fin au plus vite à cette période d'hydroplanage où l'hydravion de course ressemble à volonté à une sauterelle capricieuse, à un marsouin fantaisiste, à un pur sang vicieux, mais fort peu à une machine aérienne obéissante. C'est bien pourquoi, à notre point de vue du moins, l'expérience, si vieille soit-elle, d'un réceptionneur n'a pas grand chose, pour ne pas dire rien, à voir avec le pilotage de ces machines extraordinaires. Le « culot » invraisemblable d'un jeune pilote, fin pilote naturellement, dont les réflexes sont rapides, vaut largement l'expérience donnée par des centaines de réceptions.

Ajoutons que le « jeune » réfléchira moins « à terre » que le vieux, et que c'est bien mieux ainsi pour le pilote, pour le constructeur, pour la machine et le pays dont le pilote est le champion.

Le succès d'un **Assollant**, ignorant tout de l'hydraviation, de l'appareil de vitesse pur, arrivant, décollant et se posant à peu près normalement étaye fort bien notre thèse.

Si les Anglais, qui n'ont jamais, depuis l'armistice, abandonné les courses de vitesse et sont donc plus orfèvres que nous en cette matière, ont décidé de ne jamais faire courir deux fois de suite les mêmes hommes, ils doivent avoir de bonnes raisons pour cela. Et ces raisons, croyons-nous, sont essentiellement d'ordre psychologique. Il est peu probable que Lindbergh ou Costes aient envie de rééditer leur exploit dans les mêmes conditions. Ils peuvent le refaire, bien entendu, mais il est douteux que leur « forme psychologique » soit aussi bonne pour la seconde fois que la première.

Si l'on demandait entre « quat'yeux » aux pilotes de guerre qui ont attaqué des drachen avec des fusées Le Prieur — « boulot » essentiellement désagréable — quelle fut leur meilleure attaque, nous sommes à peu près certains qu'ils répondraient : la première. Bien entendu, quand nous disons la meilleure, cela ne signifie pas autre chose que la plus poussée, la plus acharnée.

La Coupe Schneider est quelque chose de trop spécial pour qu'un homme averti de tous les dangers, de toutes les finesses de la construction, de la réception, du pilotage soit l'homme idoine.

Sans doute il y a des exceptions. Orlebar, en Angleterre, qui commande l'équipe des pilotes de la Coupe ? Mais le major britannique n'a jamais cessé de s'occuper des appareils de vitesse anglais, depuis cinq ans au moins. A cette époque, il n'avait pas 37 ans, Orlebar ! Il n'a pas fait un saut entre le 300 à l'heure environ et le 573. Il a suivi la progression. Personne en France ne peut donc logiquement assimiler son cas à celui du major Orlebar.

Et c'est pourquoi nous faisons des vœux pour que ce soit un « jeune » qui soit au manche du Nieuport comme du **Bernard**, si le Nieuport et le **Bernard** se trouvent en ligne le 12 septembre à Calshot.

Nous prions le lecteur de ne tirer de ces considérations aucune conclusion que celle-ci : ce n'est pas l'expérience qui est le grand atout d'un pilote de la Coupe Schneider : c'est l'ambition, c'est l'amour de la gloire.

L'expérience est tout entière, tournée vers le passé. Un pilote de la Coupe Schneider doit avoir son avenir non derrière lui, mais devant lui.

COMPLÉMENTS

La « Coupe Schneider » était très populaire à cette époque et cet article n'est qu'un exemple de ce que l'on peut trouver dans la presse française de l'été 1931.

Voici quelques photos issues de cette presse (ou d'articles publiés plus tard dans la presse spécialisée) :

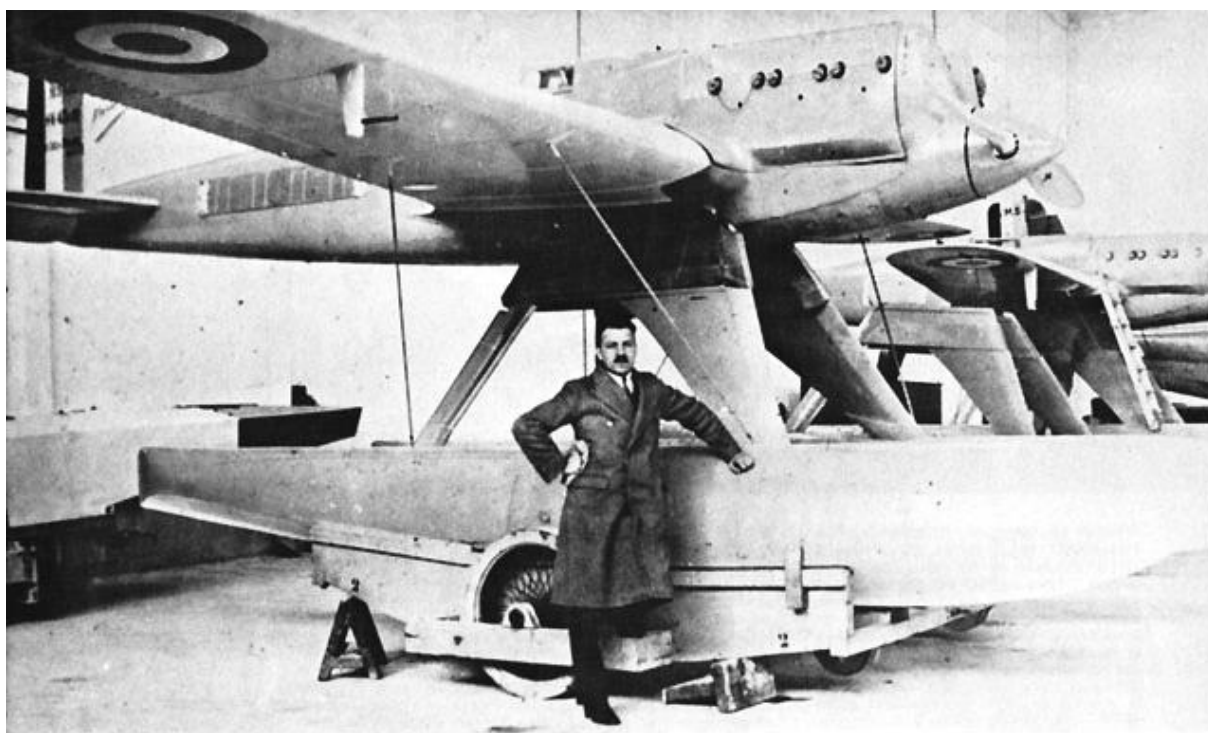


Ci-dessus,
Berre, automne 1930 :
les pilotes de l'équipe française 1931.
De gauche à droite : l'adjudant-chef
Raynaud, le maître principal Canet
(chef-mécanicien), le capitaine Marty,
le capitaine de corvette Amanrich,
le capitaine Vernhol, le sergent-chef
Baillet, le lieutenant Retourna, l'adjudant
Doerner, le sergent Goussin, le sergent
Dumas. (Au fond, un C.A.M.S.).
Un absent de marque : l'officier des
équipages Georges Bougault.



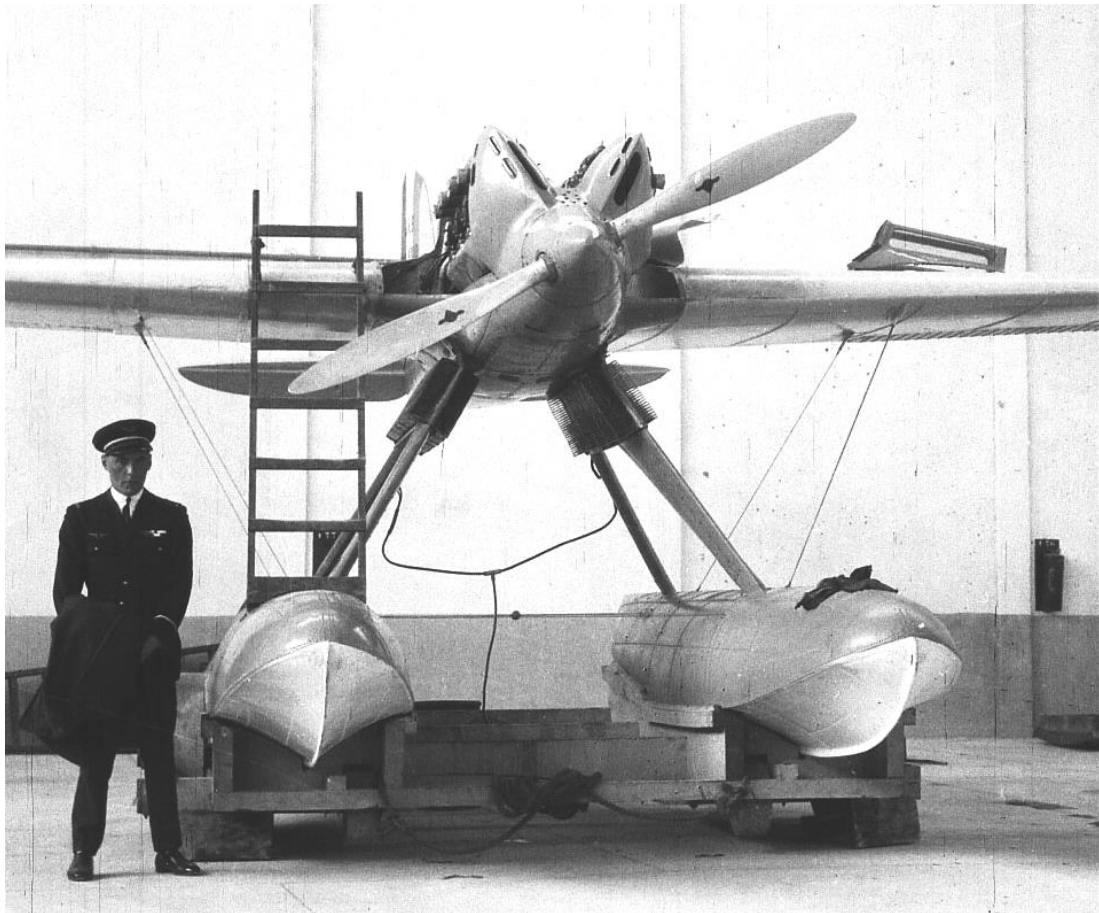
Ci-dessus, Berre : quelques pilotes de l'équipe française 1931 devant le hangar des Hydravions Rapides. De gauche à droite : sergent Dumas, adjudant-chef Raynaud, capitaine Vernhol, capitaine Marty, sergent-chef Baillet, lieutenant Retourna.

Pilotes : DUMAS, RAYNAUD, VERNHOL, MARTY, BAILLET, RETOURNÉ

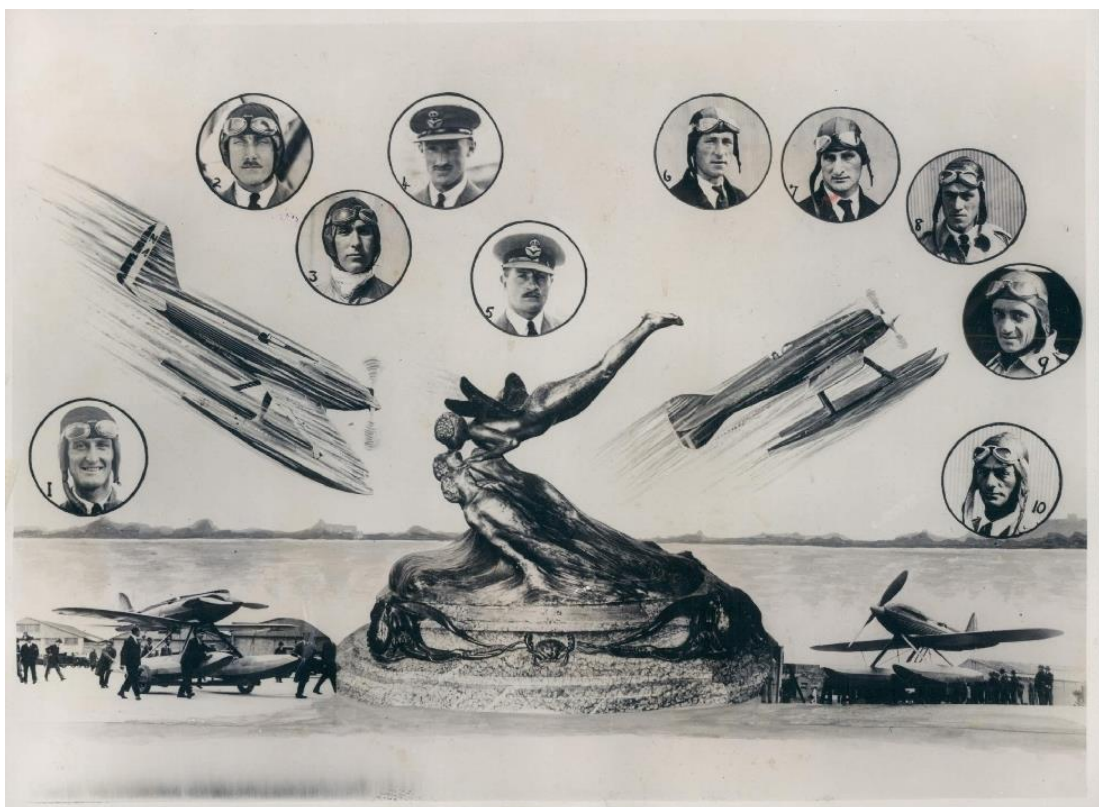


Dans le hangar de Berre, M. Benassit, Directeur de fabrication de Bernard, devant le H.V.42 n° 02, plus loin une paire de flotteurs et le H.V.41. Au fond, un C.A.M.S.

Hydravion Bernard HV 42 – M. BENASSIT, directeur de fabrication



Bernard HV-41 équipé d'un moteur Hispano-Suiza de 1 000 CV.



Carte postale de 1929 : Quelques pilotes des coupes Schneider précédentes

Et comme Jean ASSOLLANT, pilote de l' « Oiseau Canari », premier avion français à avoir traversé l'Atlantique Nord, était devenu une vedette de l'actualité depuis son exploit de juin 1929, et sans doute aussi un peu à cause de son mariage rocambolesque avec Pauline Parker très médiatisé... les agences de presse monnaient à la hausse leurs plus beaux clichés du pilote !



Jean ASSOLLANT - 1931

25.8.1931. L'aviateur Assollant qui doit effectuer aujourd'hui des essais de l'hydravion Bernard de la Coupe Schneider



Jean ASSOLLANT - 1931

ASSOLLANT POUR LA COUPE
SCHNEIDER.

Le courageux et habile pilote
Assollant, dont on sait les
exploits serait désigné pour
piloter l'hydravion Bernard
qui se trouve actuellement sur
l'étang de Berre, au cours de
la Coupe Schneider.

Un portrait de l'aviateur
Assollant.

**Pour terminer, ci-dessous une belle peinture de mon ami Benjamin Freudenthal
Coupe Schneider 1929 : victoire italienne !!!**



/ 350



COUPE SCHNEIDER 1929

Supermarine S6B / Macchi M52R

Richard Waghorn & Tommaso Dal Molin



Benjamin Freudenthal 2019 - <http://www.benjamin.com> - Coupe Schneider 1929 - Supermarine S6B - Macchi M52R - 100 - 150000 - 1000000 - 1000000