

DAHER

The Legacy of a  
Century of Aviation



100 Years Since the First Aerial Crossing of the Mediterranean

Courtesy of Association HERITAGE AVIONS Morane-Saulnier



# Aviation 1913

- Four years after Louis Blériot crossed the English Channel, aviation underwent extraordinary development.
- Technology was evolving, flight controls were improving, engines were becoming more powerful and reliable, and rotary engines were gradually gaining ground for their power-to-weight ratio.
- More than 1,500 licensed aviators worldwide and almost 1,000 aircraft have made at least one flight... France leads the way [Jane's 1913].
- Altitude record: 5,880 meters [March].
- Speed record: 170 km/h.
- This marked the start of raids and long-haul voyages, in which Morane-Saulnier aircraft excelled.
  - In June, Frenchman Marcel Brindejone des Moulinais circumnavigates Europe, passing through some of Europe's major capitals and covering more than 4,820 km without incident, including a flight from Reval [Estonia] to Stockholm [Sweden], a 400-km sea crossing.
  - Distance record at 1,450 km on Warsaw-Paris [Coupe Pommery].
  - Berlin-Paris in 10 h by Swiss Edmond Audemars [Batschary Cup].



Source gallica.bnf.fr / Musée Air France



# Roland Garros [1888 - 1918]

- Four years after Louis Blériot crossed the English Channel, aviation underwent extraordinary development.
- 1908: Roland Garros graduates from the HEC business school and becomes a dealer for Grégoire automobiles.
- 1909: discovers aviation at the Champagne Aviation Week.
- 1910: pilot's license no. 147 on Santos-Dumont "Demoiselle"; hired by John Moisant's aerial circus in the United States.
- 1911: he returns to France to take part in the Paris-Madrid race, where he finishes 3rd.
- 1912: he becomes a star by winning the Coupe d'Anjou, and holds the altitude record at 4,960 m on a Blériot.







# Roland Garros, Pilot of Morane Saulnier



- His record was beaten on 17/09 by Georges Legagneux on the new Morane-Saulnier type H at 5450 meters.
- After testing the aircraft, he orders two of them and signs a contract with Morane-Saulnier under which he is to perform two resounding feats, receiving 500 francs for each aircraft sold.
- December 11 in Tunis, he repeated his record with a flight to 5,610 m.
- He then returned to France with a sensational raid :
  - Tunis-Trapani: 320 km,
  - Trapani-Santa-Eufemia: 400 km, and
  - Santa-Eufemia-Rome: 438 km.



The first air link between two continents.  
The basis for an even bolder project

# Sea Crossings

- On May 5, 1911, Edouard-Jean Bague flew from Nice to Gorgona Island [Italy], but disappeared during an attempted Nice-Ajaccio-Tunis seaplane flight.
- The same year, Englishman Cecil Grace disappears between Belgium and England.
- In November, the Italian Cagliari made a successful flight from Genoa to Bastia.
- In 1913, Louis Seguin [Gnome] aborted a project to fly from Marseille to Algiers via the Balearic Islands in a seaplane.





# Raid Project



- His project involves a Paris-Fréjus-Tunis-Alger-Marseille-Paris route. Wishing to avoid media pressure, Roland Garros kept a low profile on his attempt.
- Only a few personalities and journalists knew about it... not even Raymond Saulnier and Léon Morane.
- Only at the last minute did he send telegrams to a dozen or so trusted journalists or partners, such as La Dépêche Tunisienne, which was responsible for providing fuel on arrival.

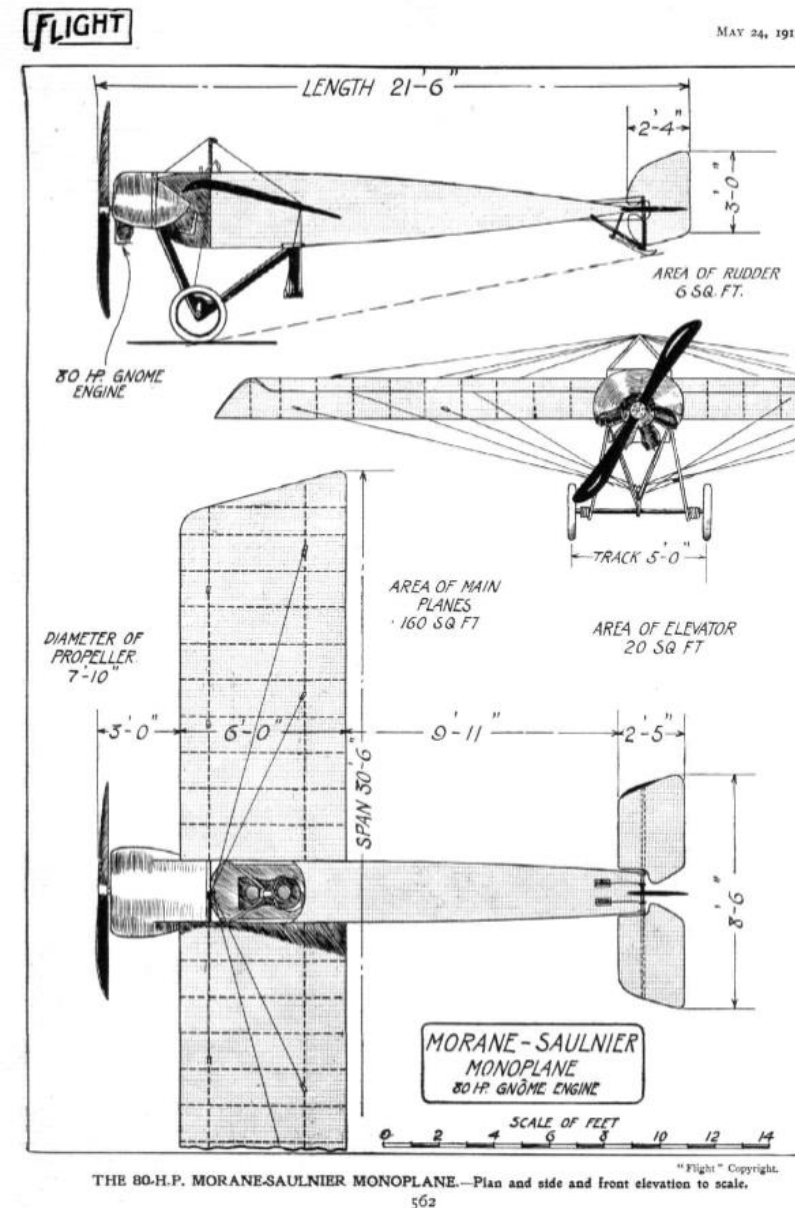






# Morane-Saulnier Type H

Engine	Gnome 7 Lambda or Le Rhône 9c Rotary Engine
Power	80 ch [variation between 50 & 100 hp]
Tank capacity [standard]	80 liters [200 litres]
Propeller	Chauvière 2,3 m
Wingspan	9,20 m
Length	6,40 m
Height	2,26 m
Empty Weight	268 kg [300 kg maximum limit]
Maximum Weight	444 kg [580 kg maximum limit]
Maxim Speed	125 km
Catalog Price 1913	31'000 French francs [10,5 m € EC 2023]

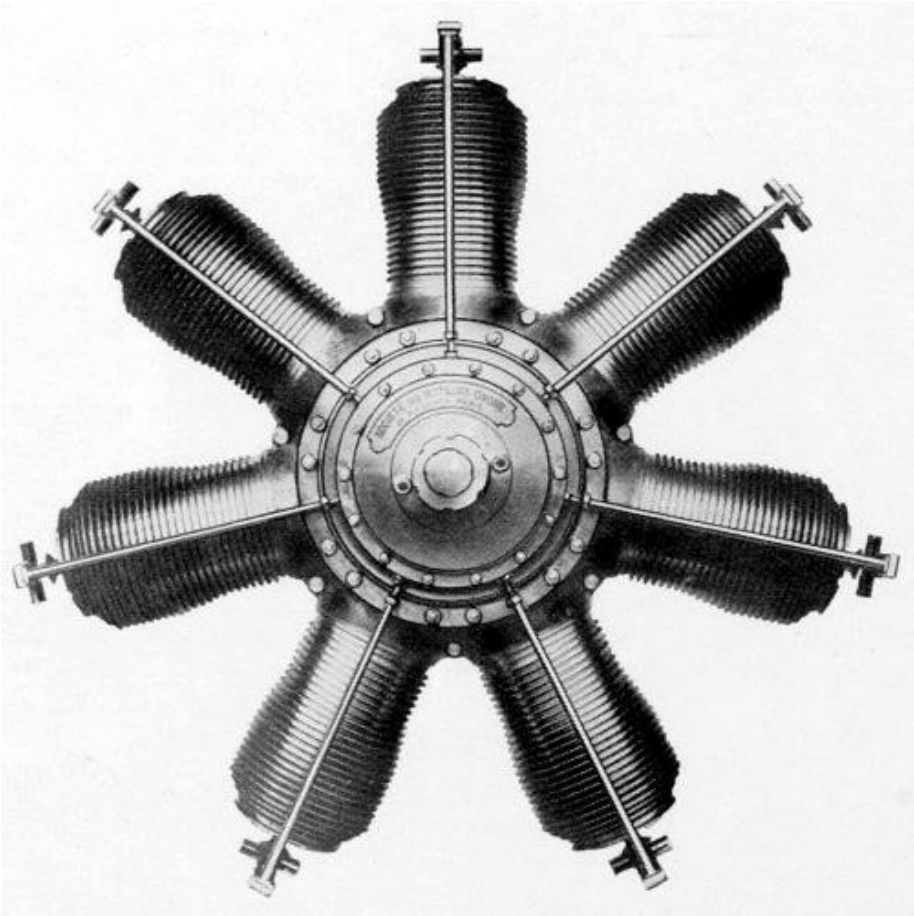




# Engine



Note # 1	Selection of the Gnome 7 Sigma engine, lighter and more fuel-efficient than the 80 hp Lambda engine.
Note # 1	Derived from the Omega of 1910, the first mass-produced aircraft engine [4 engines per day in 1913].
Engine Capacity	9.5 l displacement
Power	60 hp at 1200 rpm
Fuel	40/50 octane
Lubricant	Castor Oil
Max fuel consumption	30 l per h
Lubricant consumption	6 l per h
Dry weight	87 kg
Catalog Price 1913	13'000 francs [4,4 m € EC 2023]



SwissFly Aero Proprietary Information Unauthorized Disclosure, Use, or Export are Prohibited  
Data and photos are courtesy of Daher and of Association of Héritage Avions Morane Saulnier.  
This presentation is a non-contractual document and for information only.





# Propeller

MAISON FONDÉE EN 1843  
Transformée et agrandie en 1907

**INTÉGRALE**  
BREVETÉ S.G.D.G.

**L. CHAUVIÈRE**  
Ingénieur Civil (A. et M.) (I. G. F.)  
CONSTRUCTEUR - MÉCANICIEN

Membre des Comités et Commissions techniques  
de la Chambre Syndicale des Industries Aéronautiques  
de l'Aéro-Club, de la Société de Navigation Aérienne, de la Ligue Nationale Aérienne,  
et de l'Aéronautique-Club de France

**52, Rue Servan, 52**  
Adresse Télég.: **PARIS** TÉLÉPHONE **915.08**  
Succursale à LONDRES 30-32, Farringdon-Road CLERKENWELL  
Succur. à FRANCFORT-S.-M. Fabrik Gunderodestr. 5 (Allemagne)

**l'Hélice "Intégrale"**  
Brevetée S.G.D.G. et Déposée

**Bat ses propres Records**  
sur tous les Appareils de Marque  
et détient

**Tous les Records du Monde**  
De Vitesse  
De Distance  
De Durée  
De Hauteur  
Des Passagers et  
Des Voyages aériens



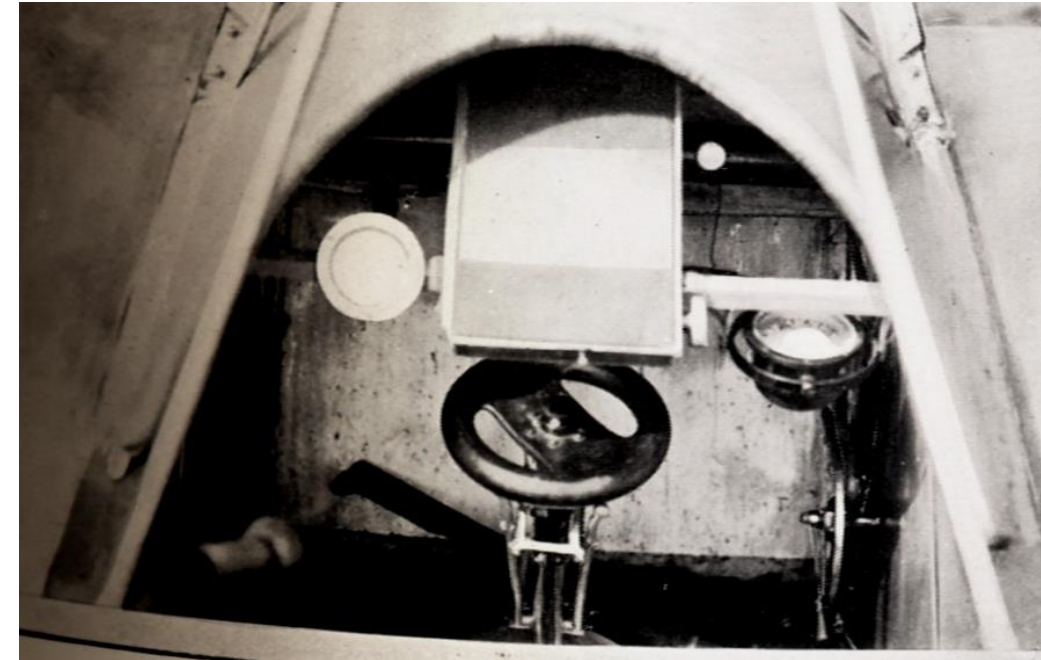
Chauvière Propeller "Intégrale": 2.3 m diameter



# On Board Equipment



- Rev counter.
- A map table.
- A compass loaned by Edmond Audemars, a Swiss pilot friend and one of the founders of Jaeger.
- A needle float as a fuel gauge.
- Hand pump to feed the main tank.





# Pilot Equipment



- Two watches: one on the left wrist indicating French time, the other on the right wrist set to noon at the time of departure [brand unknown: Cartier or Zenith?].
- Driver's business suit with tie, sweater, newspaper to keep out the cold, and waterproof suit over it.
- Balaclava and goggles.







# Weather



- Bureau central de "météorologie" [decree of May 14, 1878 – 1921].
- "Forecasting" consisted mainly in studying meteorological observations in an attempt to find a similar "type of weather" in past situations, and extrapolating the movement of phenomena identified on observation maps.
- The French Navy set up the first bulletin collection service On Sunday September 21, 1913, Roland Garros was warned of favourable conditions for his departure.
- The very next day, Roland was in Fréjus.

448

BULLETIN METEOROLOGIQUE

du Midi, 16 à Calais, 15 au Ventoux, 8 à la Hague, 7 à Bordeaux, 6 à Belfort, 2 à Paris.

*Le samedi 20 septembre.* — Le vent est modéré ou assez fort d'entre Sud et Ouest sur la Manche, du Nord-Ouest sur l'Océan et les côtes françaises de la Méditerranée. La mer est houleuse à la pointe du Cotentin : On signale des chutes de pluie dans le Centre et l'Ouest de l'Europe; en France, il est tombé 12<sup>mm</sup> d'eau à Lorient, 6 à Brest, 5 au Mans, 4 au Havre, 3 à Biarritz, 1 à Paris.

*Le dimanche 21 septembre.* — Le vent souffle d'entre Ouest et Nord sur toutes les côtes françaises; il est faible en Bretagne et en Gascogne, assez fort avec mer agitée au Pas-de-Calais et en Provence. Des pluies se sont produites dans presque toute l'Europe. En France, on a mesuré 9<sup>mm</sup> d'eau au Mans, 8 à Dunkerque, 6 à Biarritz, 4 à Nancy, 2 à Nantes, 1 à Lyon.

*Le lundi 22 septembre.* — Le vent est faible et souffle de directions variables avec mer belle sur les côtes françaises de la Manche et de l'Océan, d'entre Ouest et Nord dans le golfe du Lion où la mer est agitée. Des pluies sont tombées sur le Centre et l'Ouest de l'Europe; en France on a recueilli

8<sup>mm</sup> d'eau à Besançon, 5 à Dunkerque, 3 à Charleville et à Clermont-Ferrand, 1 à Nancy.

*Le mardi 23 septembre.* — Le vent est faible d'entre Est et Sud sur les côtes françaises de la Manche et de l'Océan; il est assez fort du Sud en Bretagne, faible et de directions variables en Provence. La mer est très houleuse à Ouessant, agitée à la pointe Saint-Mathieu. On signale quelques pluies dans l'Ouest et le Centre de l'Europe; en France, on a noté de faibles ondées vers le Pas-de-Calais.

*Le mercredi 24 septembre.* — Le vent souffle d'entre Est et Sud sur les côtes françaises de la Manche et de l'Océan, de l'Est en Provence, il est assez fort avec mer houleuse en Bretagne. Des pluies sont tombées sur les Iles Britanniques et sur l'Europe Centrale; en France, le temps a été généralement beau.

*Le jeudi 25 septembre.* — Le vent est modéré ou assez fort d'entre Est et Sud sur les côtes françaises de la Manche et de l'Océan, il est faible de l'Est en Provence. La mer est houleuse en Bretagne. Quelques chutes de pluie ont eu lieu sur les Iles Britanniques et l'Est de l'Europe; en France, le temps a été beau d'une manière générale.

II. — Observations de Paris (Paro Saint-Maur). — Températures extrêmes en France, en Algérie et en Europe (du Vendredi 19 au Jeudi 25 Septembre 1913)

OBSERVATIONS FAITES AU PARC SAINT-MAUR. — ALTITUDE : 50 <sup>m</sup>											TEMPÉRATURES EXTRÊMES EN FRANCE EN ALGÉRIE ET EN EUROPE	
DATES	TEMPÉRATURE			PRESSION atmosphérique à midi (alt. 50 <sup>m</sup> , 3.)	HUMI- DITE relative à midi (de 0 à 100)	NEBULOSITÉ à midi (de 0 à 10)	DIRECTION et FORCE du VENT (force de 0 à 5)	PLUIE TOTALE (millim.)	MINIMUM	MAXIMUM		
	MINIMUM	MAXIMUM	Moyennes des observa- tions de 5, 9, 13, 17, 19, 21, 23 24 heures									
Vendredi 19	7 <sup>h</sup> ,5 à 5h.45	19 <sup>h</sup> ,7 à 13h.10	12 <sup>h</sup> ,7	14 <sup>h</sup> ,2	755 <sup>mm</sup> ,7	73	6 SSW. 2	0,0	— 4 <sup>h</sup> ,8 Mont Mounier (alt. 2.740 <sup>m</sup> ); — 8 <sup>h</sup> Sétif (alt. 1.070 <sup>m</sup> ); — 5 <sup>h</sup> Spitzberg.	24 <sup>h</sup> La Coubre; 30 <sup>h</sup> Biskra; 34 <sup>h</sup> Bucarest.		
Samedi 20.	9 <sup>h</sup> ,7 à 1h 25 <sup>m</sup>	17 <sup>h</sup> ,5 à 14h.55	12 <sup>h</sup> ,7	14 <sup>h</sup> ,1	750 <sup>mm</sup> ,7	83	6 NW. 1	4,2	— 5 <sup>h</sup> ,4 Pic du Midi (alt. 2.850 <sup>m</sup> ); — 12 <sup>h</sup> Sétif; — 4 <sup>h</sup> Spitzberg.	25 <sup>h</sup> ,0 Perpignan; 30 <sup>h</sup> Biskra; 31 <sup>h</sup> Bucarest.		
Dimanche 21	7 <sup>h</sup> ,0 à 6h.10	19 <sup>h</sup> ,2 à 13h.0	12 <sup>h</sup> ,8	14 <sup>h</sup> ,0	762 <sup>mm</sup> ,2	58	6 SW. 1	0,0	— 0 <sup>h</sup> ,8 Pic du Midi; — 12 <sup>h</sup> Sétif; — 0 <sup>h</sup> Spitzberg.	23 <sup>h</sup> Nice; 34 <sup>h</sup> Laghouat; 32 <sup>h</sup> Athènes.		
Lundi 22 ...	10 <sup>h</sup> ,2 à 2h.55	17 <sup>h</sup> ,0 à 14h.	13 <sup>h</sup> ,2	13 <sup>h</sup> ,5	762 <sup>mm</sup> ,9	74	10 WSW. 2	0,0	— 3 <sup>h</sup> Mont Mounier; — 9 <sup>h</sup> Sétif; — 3 <sup>h</sup> Utæborg.	23 <sup>h</sup> La Coubre, Per- pignan, Ma- selle, Nice; 35 <sup>h</sup> Laghouat; 27 <sup>h</sup> Alicante, San Fernando.		
Mardi 23 ...	11 <sup>h</sup> ,0 à 4h.0	20 <sup>h</sup> ,5 à 13h 15 <sup>m</sup>	14 <sup>h</sup> ,5	13 <sup>h</sup> ,7	759 <sup>mm</sup> ,6	72	7 SSE. 1	0,0	— 2 <sup>h</sup> ,6 Mont Mounier; — 13 <sup>h</sup> Sétif; — 8 <sup>h</sup> Spitzberg.	25 <sup>h</sup> Biarritz; 23 <sup>h</sup> Laghouat; 27 <sup>h</sup> San Fernando Porto.		
Mercredi 24.	9 <sup>h</sup> ,0 à 3h.55	22 <sup>h</sup> ,1 à 13h.40	15 <sup>h</sup> ,2	13 <sup>h</sup> ,5	757 <sup>mm</sup> ,9	52	9 E. 3	0,0	— 1 <sup>h</sup> ,4 Mont Mounier, Pic du Midi; — 13 <sup>h</sup> Laghouat; — 5 <sup>h</sup> Haparanda.	30 <sup>h</sup> Biarritz; 34 <sup>h</sup> Laghouat; 29 <sup>h</sup> Bilbao.		
Jeudi 25 ...	8 <sup>h</sup> ,0 à 5h.45	23 <sup>h</sup> ,0 à 13h.10	15 <sup>h</sup> ,4	13 <sup>h</sup> ,3	758 <sup>mm</sup> ,1	63	2 S. 1	0,0	— 2 <sup>h</sup> Mont Mounier; — 12 <sup>h</sup> Sétif; — 2 <sup>h</sup> Utæborg.	30 <sup>h</sup> Biarritz; 35 <sup>h</sup> Biskra; 31 <sup>h</sup> Bilbao.		
MOYENNES ...	9 <sup>h</sup> ,17	19 <sup>h</sup> ,00	13 <sup>h</sup> ,79	13 <sup>h</sup> ,80	759 <sup>mm</sup> ,44	TOTAL .....		4,2				

Nota. — Les noms sont marqués d'un astérisque\* lorsqu'il existe de nombreuses lacunes dans les tableaux des températures extrêmes.

R. D.

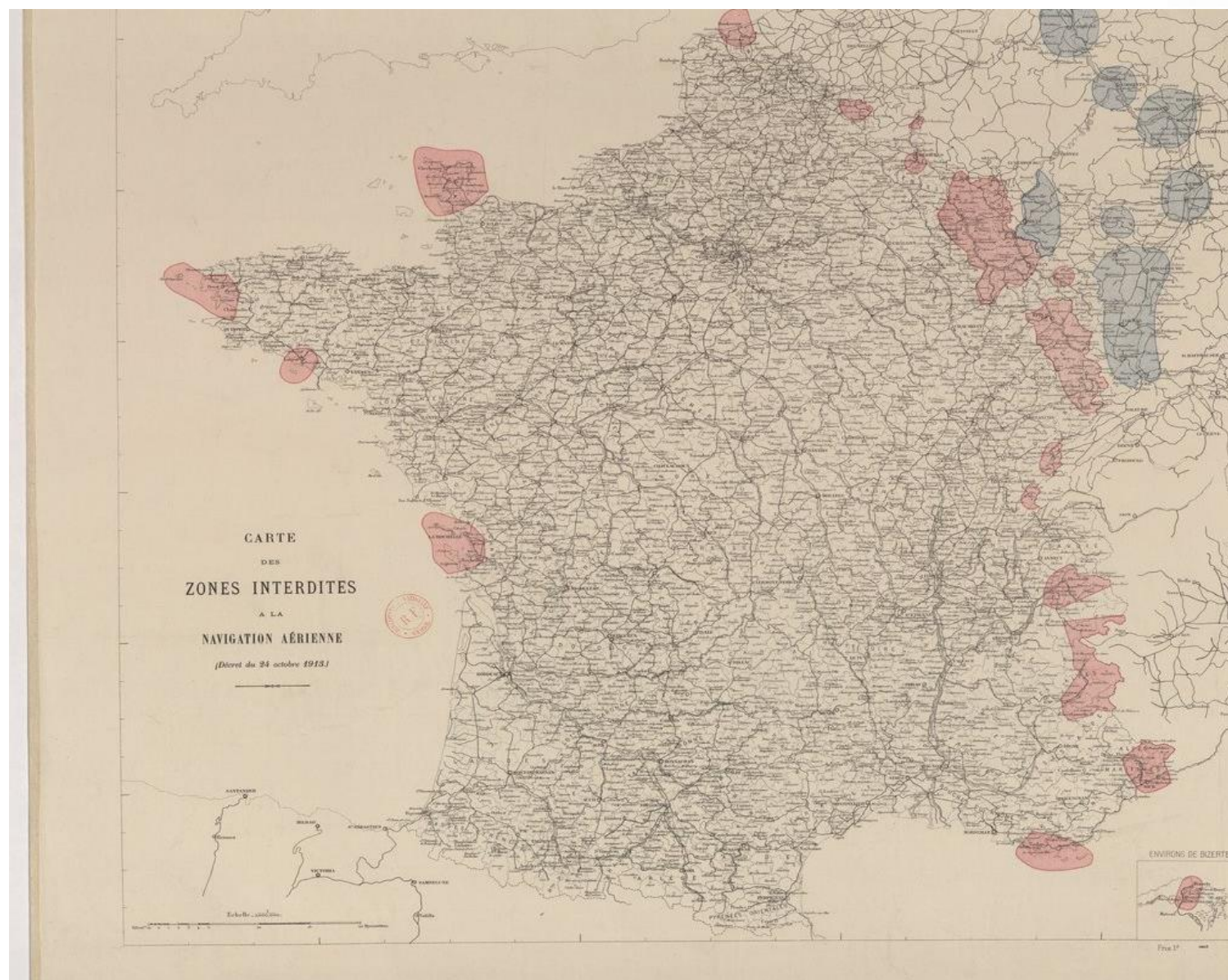
Le Propriétaire-Gérant : PAUL FLAT.



# Areas Closed to Air Traffic



Restricted areas are  
in red



SwissFly Aero Proprietary Information Unauthorized Disclosure, Use, or Export are Prohibited  
Data and photos are courtesy of Daher and of Association of Héritage Avions Morane Saulnier.  
This presentation is a non-contractual document and for information only.





# The Team



- **The Mechanics:**
  - Jules Hue, the loyal mechanic
  - Pierre Schock, assistant mechanic, stationed in Sardinia
- **The Impresario:**
  - Edouard Manselon, in charge of the media
- **Influential Supporters:**
  - Léon Barthou, and his brother Louis Barthou, Prime Minister



His Girl-Friend  
Marcel Gorge





# Fréjus Naval Aviation Base



- In early September, Jules Hue installs an additional 120-liter fuel tank plus a reserve of lubricant [castor oil] on the Type H chosen for the raid.
- Discreet transport of the aircraft to Fréjus.
- It is housed at the Fréjus naval aviation base, recently created by the French Navy.
- 15-day wait with prevailing southerly winds.
- On Sunday September 21, the weather seemed more favourable.
- Roland Garros arrives at 12.55 p.m. on the Express from Paris the next day.

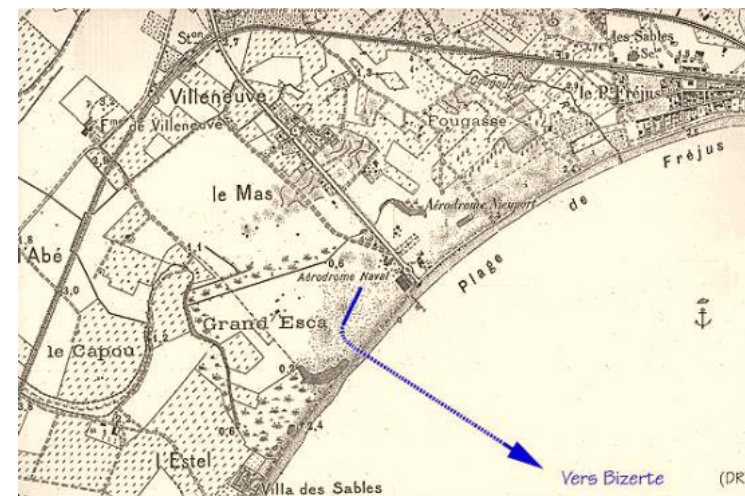


# Departure from Fréjus

- It's still dark when the sailors come to pick him up by car.
- The sea is calm and the offshore breeze has died down.
- The plane is pushed out of the hangar.
- Present at the departure were, in addition to the sailors, a few press correspondents who had been taken into confidence, and his friend Marcelle Gorge.
- *"Everything had been meticulously prepared, and all that remained was to set off. It was as simple as I'd imagined... a brief farewell to the officers, to a friend; then Jules' drawling voice pronounced the usual: contact. Voilà!"*



- Held by ground crew for engine test.
- 5 h 47 take-off from Fréjus. Heading east.
- Climb to 1,000 m

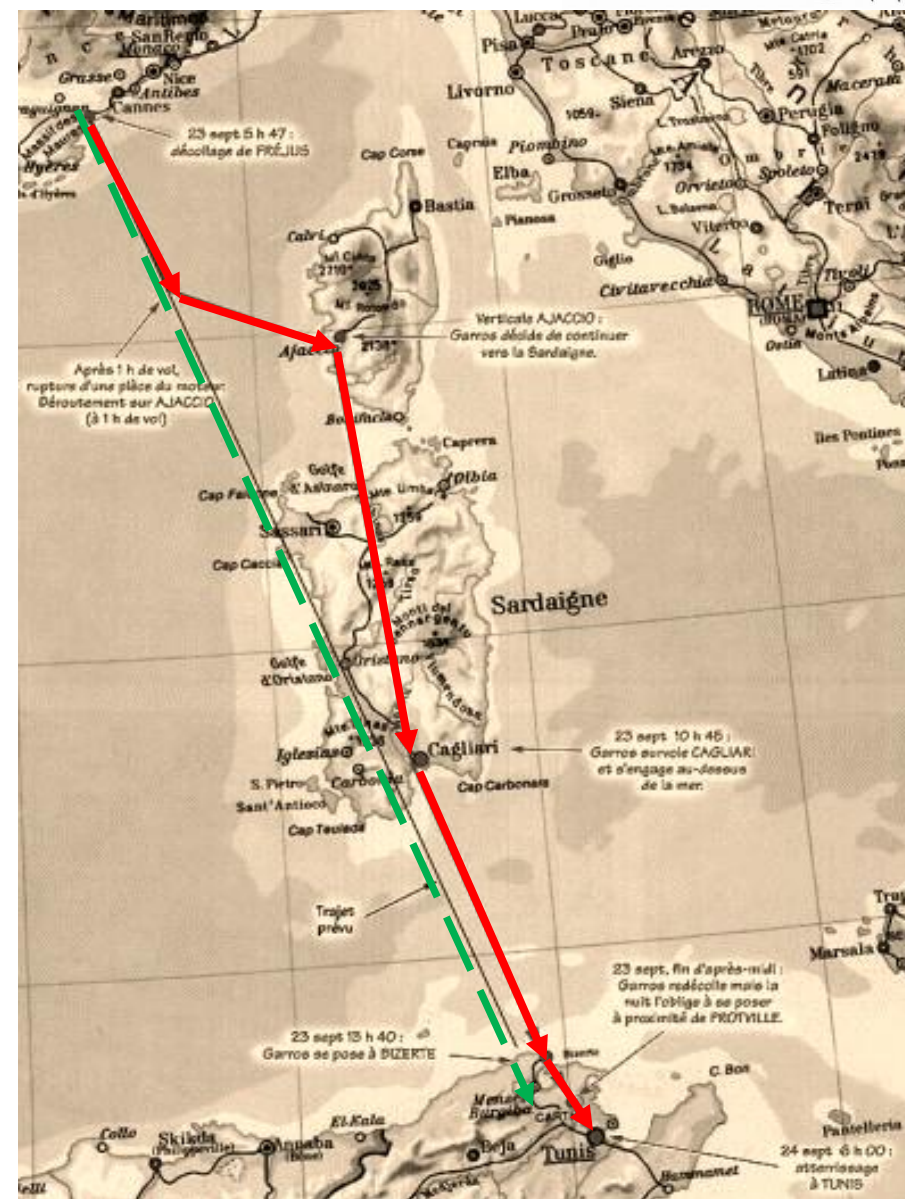


D'après carte IGN de 1913 : l'endroit d'où a décollé Garros le 23 sept 1913 à 5 h 47



# Flight over Corsica

- Climbing to 1,000 m. Clear weather. He sees Corsica.
- At around 6.50 a.m. "a sinister burst of broken metal, a shaking of the whole aircraft". A dent appeared on the hood. Oil splashes onto the bonnet. Regular engine knocking.
- Instinctively, he changes course to approach Corsica.
- 8.10 am: Garros is reported between the islands of Sanguinaires and Barbicaja.
- Spotted across Ajaccio at 600 m.
- As the engine is running, he chooses to continue the flight.
- 10.30 a.m. sighting at Bonifacio.







# Flight over Sardinia



- It reached Sardinia at 10.45 am, flying over it at 1,500m.
- The wind had shifted to the south and his ground speed was only 100 km/h.
- At 11.45 am, he descended to 800 m to regain ground sight to signal his passage to Pierre Schock, his mechanic, but he couldn't spot him.
- He was over an hour behind schedule, but decided to continue towards Tunisia.
- He climbs to 3,000 m to save fuel.



Painting by Benjamin Freudenthal



## Zone Danger

- 13.00 pm. *"As the flow from my rear tank stopped, I knew that all I had left to reach Africa was the twenty-five liters of gasoline indicated by the level of my small front tank"*.
- He saw the three French Navy torpedo boats that had left Bizerte, heading for Sardinia.  
*"I cut the ignition and spiraled into the clouds. The torpedo boats grew larger. They were steaming head-on towards Cagliari and couldn't see me. I was only 300 m away"*.
- The engine starts up again, and he's in sight of the coast.

### D. - MONOPLAN MORANE-SAULNIER, piloté par GARROS

aire 9 m. 30, longueur 6 m. 10, surface portante 15 m 2, moteur Gnôme 60 HP.

ée de la Méditerranée, St-Raphaël à Bizerte, 900 km. en 7 h. 53 le 23 Septembre 1913.

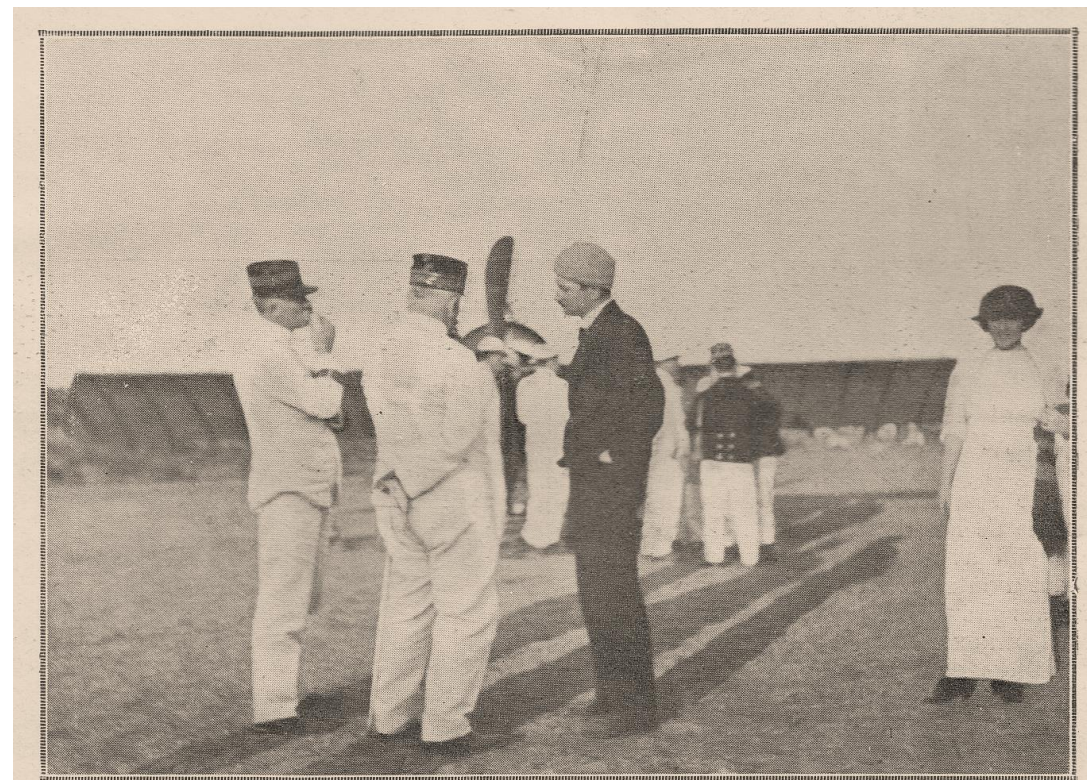
J. H.





## Arrival in Bizerte

- At 1.40 pm, running out of fuel, he was unable to reach Tunis.
- He chose to land at Bizerte on the base's maneuvering field.
- There were only 5 liters of fuel left in the tank.  
*"The first man I saw was a soldier in a burgundy jacket. Then, boldly: Do you come from far away? - From France".*
- He smiled quizzically and said nothing more.
- The first officials came to greet Roland Garros, including General Joseph Fournier,
- Then the crowd arrives...



Sur le champ de manœuvres de Bizerte: Garros s'entretenant avec le général Fournier | gouverneur de la place.



# Welcome to Bizerte & "Selfies"



- Roland Garros looks unhappy on both photos because he failed to reach Tunis where he was expected.





# Impromptu Stopover in Protville



- Repairs take time and officials still await Garros in Tunis.
- 6.40 pm - Garros takes off from Bizerte
- 7.05 pm - Surprised by the darkness, he lands in the field of Si Hadj Malki, 2 km from Protville.
- He is rescued by a patrol of cavalrymen from the 4th Regiment of African Chasseurs, commanded by Brigadier Charvet.
- Sheltered by the postmaster, Garros receives a congratulations telegram from the Prime Minister and can finally get some sleep.
- At midnight, he is awakened by officers and sappers from Lieutenant Reimbert's air squadron from Tunis, bringing repair equipment and spare parts.

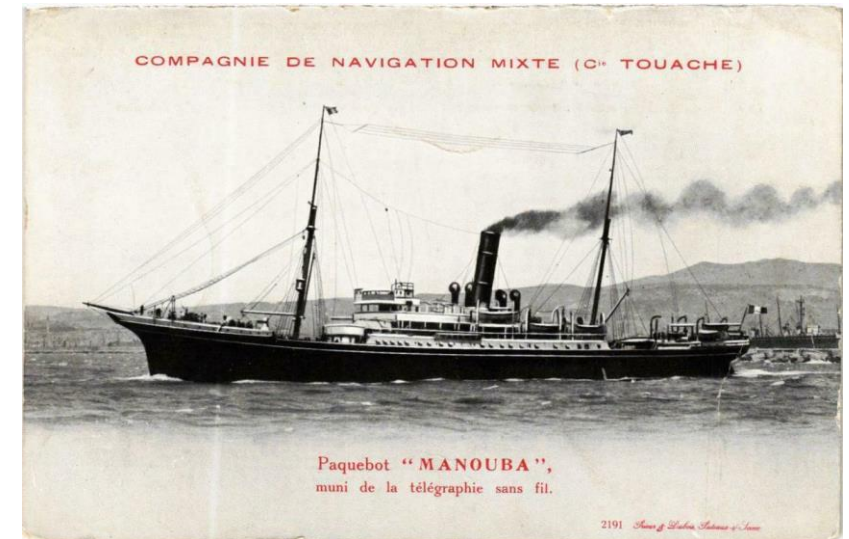






# Brief Visit in Tunis

- 6.40 a.m. take-off for Tunis
- 7.15 a.m. arrival at the Kassar-Said racecourse, used as an airfield
- 7.30 am - Roland Garros decides to interrupt his trip and return to France by boat
- 8.00 a.m. - the plane is dismantled and taken to the port of "La Goulette" for the return flight to France.
- At 9.30 a.m., Roland Garros is at the port to embark. He is welcomed by the mayor of Tunis, and General Pistor's representative.
- Sappers from the aviation squadron help the staff of the Manouba liner board the plane.





# Triumphant Return in France



- *"I am pleased to congratulate you on your daring and magnificent feat, which honours both your personal courage and French aviation."*  
Louis Barthou, Prime Minister



# What Next?

- "It has now been proven that the Mediterranean can be crossed by plane, and should the need ever arise, our military aviators could repeat the trek.
- Crossing the Atlantic seems feasible...even today.
- My plan would involve three stages: England - Iceland, Iceland - Newfoundland, Newfoundland - America. With refuelling at these points, the raid is feasible. There would be two stages shorter than the one I've just covered, and one not much longer..."

**JOURNÉE DE PROUESSES AÉRIENNES**

## Garros traverse la Méditerranée d'un seul vol

PARTI DE SAINT-RAPHAEL A 5 H. 52, IL ATTERRIT A BIZERTE A 1 H. 45

**SAINT-RAPHAEL**

De plus en plus fort! Nos aviateurs, défilant tous les éléments ligues contre eux, se couvrent d'une gloire impérissable. Roland Garros, ce pilote dont l'audace n'a d'égale que sa science dans l'aviation, vient d'ouvrir le monde par une nouvelle prouesse. Et quelle prouesse!

D'un seul envol, la Méditerranée a été franchie. La grande bleue tendresse qui, voici deux ans, refermait ses flots glauques et mystérieux sur l'infortuné Bagat, est à son tour vaincue.

Hier matin, à 5 h. 52, par temps calme, Garros, avec une décision réfléchie, mais malgré tout quelque peu imprudente, s'éleva de l'aérodrome naval de Fréjus, à bord d'un monoplan Morane-Saulnier.

Piquant droit au sud, seul, sans avoir demandé le convoi du moindre torpilleur, le hardi pilote, se fiant seulement à sa boussole et à sa bonne étoile, lai les hardis navigateurs du temps jadis, qu'ils fussent Portugais ou Hollandais, s'enfuit vers le large.

La Corse et la Sardaigne, étonnées, virent son ombre rapide les effleurer. A Cagliari, on signala son passage à 11 heures 05.

Enfin, à 1 h. 45, les navires de guerre ancrés dans la rade de Bizerte avaient la joie réconfortante de saluer le grand oiseau de France, venu d'une seule traite des rives merveilleuses de la côte d'Azur aux côtes africaines.

Garros avait mené à bien l'audacieuse entreprise que d'aucuns qualifiaient ces jours-ci d'« héroïque folie ».

**L'envolée**

Voici maintenant les brèves dépêches qui nous signalaient cette admirable performance.

Fréjus, 23 septembre.

Depuis longtemps déjà, l'aviateur Garros avait formé le projet de se rendre de France en Afrique en biplan, de franchir par conséquent les quelque huit cents kilomètres de mer qui séparent nos côtes de celles de Tunisie et d'Algérie.

Le danger de l'entreprise était énorme, d'autant plus que Garros avait déclaré ne vouloir être convoyé par aucun navire. Aussi ses nombreux amis s'efforcèrent-ils de le dissuader de mettre ce projet à exécution.

Mais tout fut inutile.

Garros, toutefois, fit semblant de leur donner satisfaction et fit entendre — pour avoir la paix, sans doute — qu'il renonçait à tenter la traversée.

Il n'en était rien. Il continua tout simplement ses préparatifs et, ce matin, à trois heures, escorté d'un nombre restreint d'admirateurs, il se rendait sur l'aérodrome de Saint-Raphael, près de Fréjus, où son monoplan était remis depuis quelques jours.

Sans hâte, méthodiquement, il vérifia avec soin son appareil, fit le plein d'essence et d'huile — il emportait des provisions suffisantes, pour dix heures de vol — et, à 5 heures 52, il prit son vol.

L'an dernier, il triompha dans le Grand-Prix de l'Aéro-Club, osant seul affronter le temple. Quelques mois plus tard, il réalisa la première traversée de la Méditerranée en se rendant, par la voie des airs, de Tunis en Sicile, puis à Rome.

L'appareil que pilota Garros dans sa traversée est un monoplan Morane-Saulnier, à moteur Gnome de 60 chevaux (bougies 0160) et hélice Chauvire.

**LE PRÉSIDENT DU CONSEIL FELICITE GARROS**

M. Louis Barthou, président du Conseil, a adressé à Roland Garros la dépêche suivante:

Je suis heureux de vous adresser mes félicitations pour l'exploit audacieux et magnifique que vous avez accompli.

Il s'agit à la fois d'un courage personnel et l'aviation française.

**LES TRAVERSEES MARITIMES PRECEDENTES**

Depuis le jour où Bériot traversa la Manche, les aviateurs, à maintes reprises, affrontèrent les flots.

En 1911, l'aviateur américain Ely va la presqu'île de Floride à l'île de Cuba.

En 5 mai 1911, le lieutenant de vaisseau Bagat vole de Nice à l'île de Corse.

Le 5 juin 1911, le même officier dispute en essayant de se rendre de Nice en Calédonie.

En novembre 1912, l'italien Gagliari fend de Gênes à Bastia.

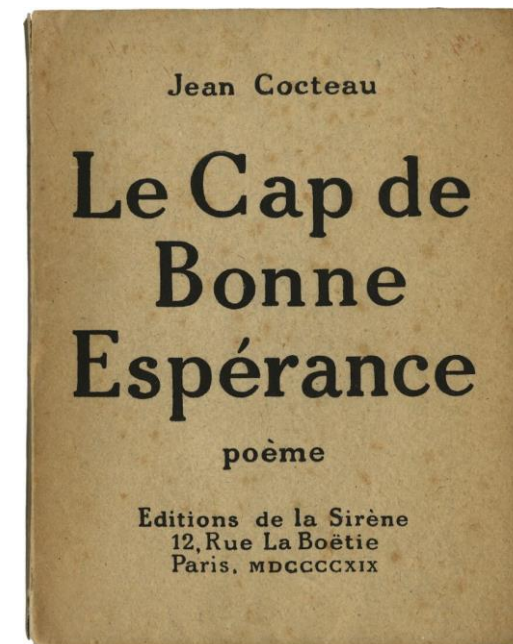
En décembre suivant, Garros réussit l'exploit sensationnel Tunis-Tripoli, Misol-Naples, Rome.

En 1913, Chénat vole de Trieste à Venise.

Max AVENIA



# In the Culture



Monument in Bizerte



On April 19, 1914, the mayor of Saint-Raphaël, Léon Basso, symbolically donated the monument to the town of Fréjus, featuring a sculpture by Louis Patriarche, verses by poet Jean Aicard and a bust by Étienne Forestier.







# From Feat to Regularity



- 1914: the first military aircraft cross the Mediterranean.
- 14-18: the Navy opens seaplane bases on the coasts
- 1919: creation of SMTA, which becomes "Aéronavale" for regular seaplane courier services
- 1925: first regular Marseille-Tunis passenger service by seaplane - 6 h
- 1929: first Marseille-Alger route by land plane



## Memorial in 2003



- Christian Briand, welcomed by Mahmoud Ben Mohamed, Chief of Staff of the Tunisian Air Force, and Amor Zaïbi, representative of SOCATA aircraft in Tunisia.

- A commemorative flight on September 23, 2003 of the TBM 700C2 "Spirit of Roland Garros" from Cannes to Bizerte, piloted by Christian Briand, EADS Socata chief pilot and test pilot.







# The Centennial in 2013



- Baptiste Salis with the Type G replica built by Replicair.
- 110 hp Rotec engine.
- 7 hours 44 minutes flight time along the Roland Garros route, at 2,000 m.
- The Morane-Saulnier was followed by a microlight and three two-seaters.
- At Bizerte, they were joined by other light aircraft from Cannes.





# 110 Years on...



- Technology has evolved and flying has become commonplace, but...
- Aviation faces new challenges: Environmental, Energy, Economic, etc.
- The level of "acceptable risk" is higher than in 1913.
- There are still many unknowns about atmospheric movements and weather forecasting.
- Isn't that what makes aviation so exciting?







## Final Word

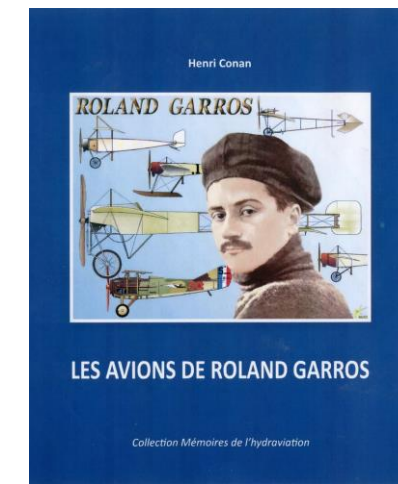
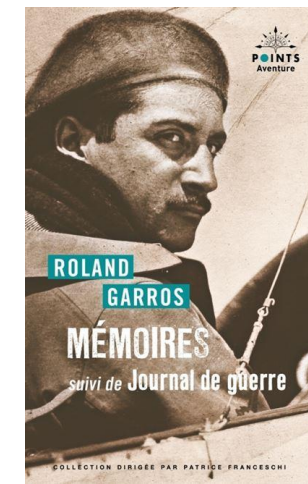
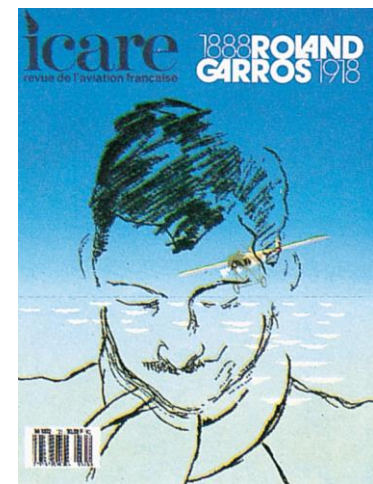
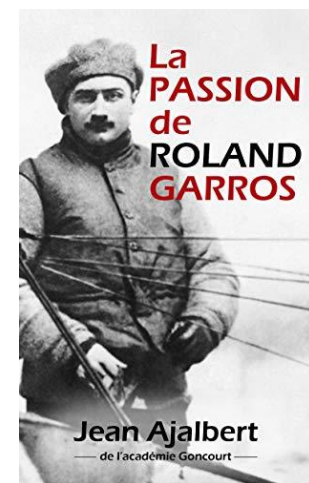
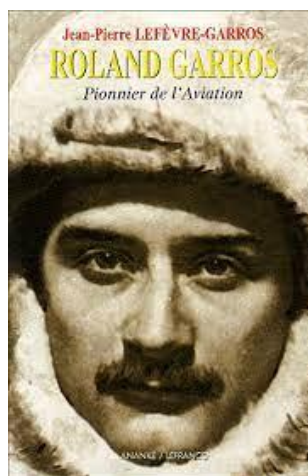


*"How, with men like him, can we not rejoice that we live in a time when such feats are possible? I'm well aware that, in thirty years' time, in fifty years' time, there will be "aérobuses" crossing the Mediterranean non-stop, but we will have been in eras that applauded the first attempts, and we will be able to say with pride: "In our time, we did it better!" And nothing could be truer, for the "aérobuser" will cross the sea without danger, and Garros, once again yesterday, has risked his life boldly, and, in all likelihood, he did it for nothing, for glory..."*

Henri Desgrange, director of l'Auto [forerunner of "l'Equipe"] and one of the founders of the Tour de France cycliste



# The Sources



SwissFly Aero Proprietary Information Unauthorized Disclosure, Use, or Export are Prohibited  
Data and photos are courtesy of Daher and of Association of Héritage Avions Morane Saulnier..  
This presentation is a non-contractual document and for information only.



# Thank You

Association  
HERITAGE AVIONS  
Morane-Saulnier



<https://moranesaulnier.org/>

