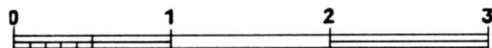
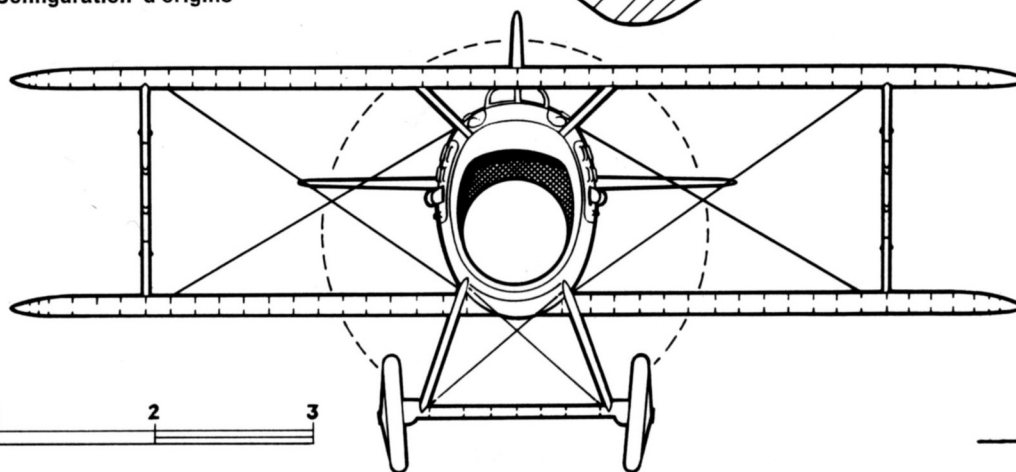


Avec un moteur Hispano-Suiza 8 eb de 320 ch entraînant une hélice en bois Lumière de 2,40 m Ø.

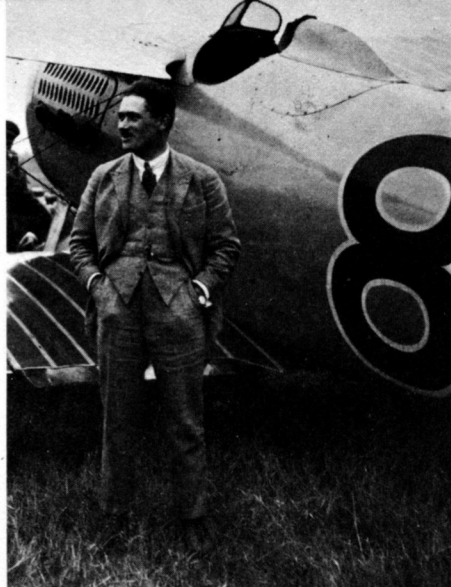
Envergure .....	6,48 m
Longueur .....	7,50 m
Hauteur .....	2,50 m
Surface portante .....	15,2 m <sup>2</sup>
Charge au cheval .....	3,5 kg/m <sup>2</sup>
Poids au m <sup>2</sup> .....	75 kg/m <sup>2</sup>
Poids vide .....	890 kg
Poids total .....	1,050 kg

## SPAD-HERBEMONT XX bis 6

Configuration d'origine



M.M.



le gentilhomme le plus rapide  
du monde en 1920, Bernard  
de Romanet sur :

# SPAD HERBEMONT XX BIS 6



par Michel Marrand

Le Lieutenant comte Bernard-Henry Barny de Romanet fut un des grands as de la guerre 1914-1918. Ancien chasseur à cheval puis fantassin passé à l'aviation, il remporta plus de 30 victoires dont 18 furent officialisées. Après la guerre il se spécialisa dans les courses de vitesse et y confirma sa classe de pilote. En 1919 et 1920 il se distingua dans la plupart des épreuves de vitesse pour avion et hydravion, coupe Deutsch et Monaco, il fut recordman du monde de vitesse avec 268 km/h et reçut le prix Guynemer.

En 1920 la compétition pour la vitesse devint une lutte de prestige acharnée entre Nieuport et Spad. Cette dernière firme fit dériver par l'ingénieur Herbe-  
mont une lignée d'avions de course en partant du chasseur type XX. Ces appareils spéciaux désignés « bis » conser-  
vaient invariablement le fuselage mono-

coque en bois moulé et le train du XX militaire, mais étaient équipés de moteurs Hispano-Suiza 300 ch qui gagnaient lentement en puissance par augmentations successives de leurs taux de compression. Devant ce « plafonnement » de la puissance disponible, la seule solution était de réduire la traînée et le poids en rognant les ailes... les cinq modèles de « bis » virent leurs surfaces diversement amputées jusqu'au XX bis-6 qui nous intéresse aujourd'hui.

A l'origine, l'avion avait reçu une grosse casserole d'hélice, l'envergure avait été ramenée à 6,48 m et le profil spécialement affiné. Le moteur avait été poussé à 320 ch (355 ch d'après certains renseignements d'époque). L'appareil vola le 7 octobre 1920, juste à temps pour figurer au meeting de Buc qui se tint à partir du 9. L'avion était peint en bleu et blanc et avait reçu le n° de course 8 que portait déjà le bis-5 avec lequel de Romanet fit deuxième derrière Sadi Leco-  
cointe sur Nieuport.

De Romanet fit quelques essais qui prouvèrent que le gros carénage d'hélice masquait le radiateur au point de rendre le refroidissement insuffisant. L'appareil fut renvoyé en atelier et, à la lumière des vols effectués, des modifications lui firent prendre sa seconde forme. La fâcheuse casserole et l'appui-tête étaient enlevés, l'empennage voyait ses surfaces augmentées, ceci étant particulièrement sensible pour la dérive. Le n° de course ne figurait plus sur l'avion dont la peinture avait été modifiée.

Les essais prouvèrent que l'avion ne dépasserait peut-être pas de 4 km/h (marge de différence imposée par l'homologation) la vitesse du précédent record : les 302 km/h tout récents de Sadi Leco-  
cointe, il fallait encore affiner... La surface fut réduite à 14 m² et le pilote renonça à la fois à son pare-brise et à toute visibilité avant ; son siège abaissé lui permettant juste des vues latérales par les échancrures de son cockpit. La tête du pilote ne dépassait plus le sommet du fuselage...

Sous cette dernière configuration le bis-6 fut prêt le 3 novembre 1920 et le lendemain, de Romanet battait à Buc le record du monde de vitesse avec 309,012 km/h. La position du pilote, le temps brumeux, un fort vent au travers de la base de vitesse rendirent la performance assez périlleuse. L'avion couvrit la base d'un kilomètre à la moyenne générale de 313,25 km/h avec des pointes à 321,4 km/h. A chaque virage en bout de base, le pilote montait en chandelle pour pouvoir virer, car tout le vol était exécuté à deux mètres du sol... pour y voir ! Les jaloneurs marquant les 500 m, ne virent pas grand-chose du record, ils étaient à plat ventre dans l'herbe... pour rester en vie. A l'atterrissage, le moteur surchauffé tourna en auto-allumage, contact coupé, manquant de précipiter l'avion dans les bâtiments. De Romanet remit les gaz, redécolla, coupa l'arrivée d'essence et se posa hélice calée. Voilà comment on battait un record du monde en 1920 !

En haut, à gauche, Bernard de Romanet devant le XX bis 5 de la Coupe Gordon Bennett. En haut, à droite, première sortie du bis 6 à Buc. Ci-dessous, le XX bis 6, seconde forme.

