



Affiche officielle de la Grande semaine d'aviation de Champagne 1909. (Musée de l'affiche).

# *La Grande Semaine d'Aviation de la Champagne, Reims du 22 au 29 août 1909*

*par Gérard Hartmann*

## **L'annonce**

Directeur depuis 1907 de la maison des vins de Champagne Pommery, le marquis Melchior de Polignac (1880-1950), patron de l'Association Viticole Champenoise (AVC, une organisation connue pour avoir lutté avec succès contre le phylloxéra) lance en 1908 aux membres des producteurs de vin l'idée d'organiser à Reims un grand meeting aérien. Le docteur Lenglet, maire de Reims, lui apporte son plein soutien. Les membres de l'Aéro-Club de France se rallient à son idée en janvier 1909. Le meeting est prévu pendant l'été 1909.

Ce premier meeting international d'aviation de l'histoire n'aurait pu être qu'une foire au vin (de Champagne, quand même). En réalité, il marque une date importante dans l'histoire de l'aviation car il va avoir un impact incroyable auprès du public, des journalistes, des militaires et des hommes politiques présents, venus très nombreux. Avant cette date, les aéroplanes étaient considérés comme des cerfs-volants à moteur, de « gros hannetons » plus bruyants qu'efficaces et quasiment incapables de voler ou d'offrir un service (cas des militaires) ; à l'issue de cette manifestation, ils sont entrés dans l'inconscient collectif comme des machines volantes capables de performances. Le meeting de Reims 1909 est donc un événement historique.

Baptisé *Grande Semaine d'Aviation de la Champagne 1909*, le meeting est annoncé dès l'automne 1908 par la presse spécialisée, dans l'indifférence quasi générale il faut bien le dire, son seul atout (vite détecté par les sportifs en mal de résultats) étant le montant exceptionnel des primes versées aux différents vainqueurs des multiples épreuves, par l'ensemble des producteurs de vins de Champagne, qui désirent après la crise qui a ravagé le vignoble français relancer l'image de marque de leur production.

L'organisateur est l'Aéro-Club de France, qui détache ses commissaires et bâtit le règlement. Les inscriptions des concurrents commençant à l'hiver par l'envoi par l'Aéro-Club de France d'invitations aux principaux aéro-clubs du monde, lesquels sont dirigés principalement par des aéroliers. Les organisateurs attendent donc un grand nombre de dirigeables et de ballons, d'où une organisation très spéciale. Mais les producteurs de vin de Champagne, Melchior de Polignac en tête, ont voulu que le concours de Reims soit ouvert à la fois aux aéroliers (dirigea-

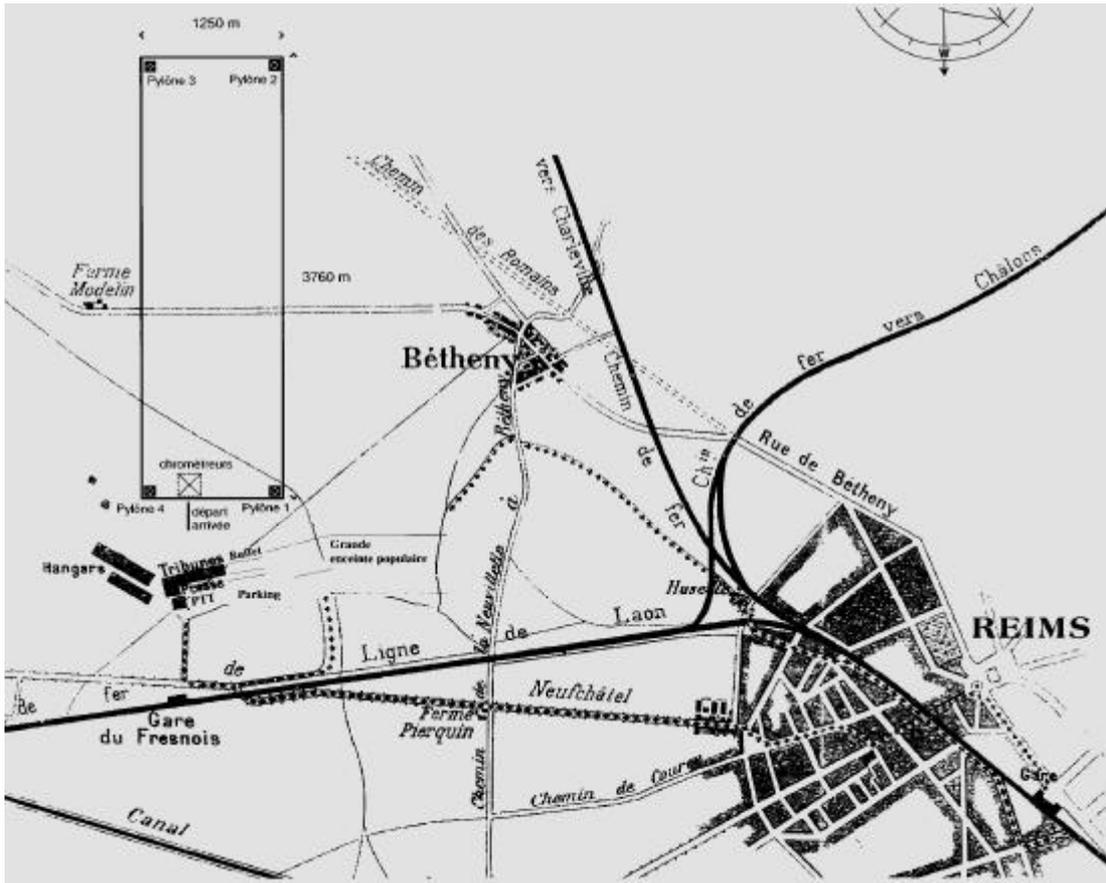
bles) et aux **aéroplanes**, des machines récemment apparues et qui fascinent le public.

Dès janvier 1909, de très nombreux concurrents sont inscrits, des aviateurs, aéroliers et aéroliers de tous les horizons. Ce nombre élevé va contraindre les organisateurs à voir grand. Étant donné leur importance au sol, l'installation des stands et de la piste à Bétheny (longue de dix kilomètres) commence dès mars. Le meeting occupe dans les journaux de toute l'Europe vingt semaines d'actualité. C'est déjà une belle réussite.

Les Champenois ont prévu quatre épreuves, durée, vitesse, hauteur et passagers, mais l'Aéro-Club de France ajoute quelques nuances : vitesse sur grande distance, vitesse sur courte distance, un tour de piste, hauteur et épreuve de vitesse pour appareils transportant plusieurs personnes, épreuves de précision d'atterrissage de ballons libres et de vitesse pour aéroliers.

L'Aéro-Club de France dont les commissaires assurent le contrôle des épreuves suggère également au marquis de Polignac de disputer à Bétheny la 1<sup>ère</sup> Coupe Gordon-Bennett pour aérolier, une épreuve de renommée prestigieuse (dans les autres disciplines, automobile, ballons libres). Les éliminatoires pourraient avoir lieu le lundi 23 août et la Coupe serait disputée le dimanche 29, les inscriptions étant reçues jusqu'au 15 juin.

Disputée sur le champ de course hippique de Bétheny, dans une enceinte close où le public va devoir payer sa place, la Grande Semaine d'Aviation de la Champagne se veut avant tout un spectacle aérien populaire, qui va se dérouler pendant une semaine complète plus un jour (d'où son appellation de *grande semaine*), du dimanche 22 au dimanche 29 août, tout autour d'une piste rectangulaire de 10 km de développement bordée de cinquante hangars logeant les aviateurs et leurs machines, et quantité de boutiques pour le public. L'ensemble des installations est situé au nord de la ville de Reims (voir plan page 3). Après Juvisy en avril, le terrain d'aviation parisien, qui n'a connu qu'un petit succès, cette manifestation sportive inaugure une longue série de compétitions annoncées entre janvier 1909 et la fin de l'été et qui vont faire fuir dans toute l'Europe pendant quatre ans : les meetings aériens.



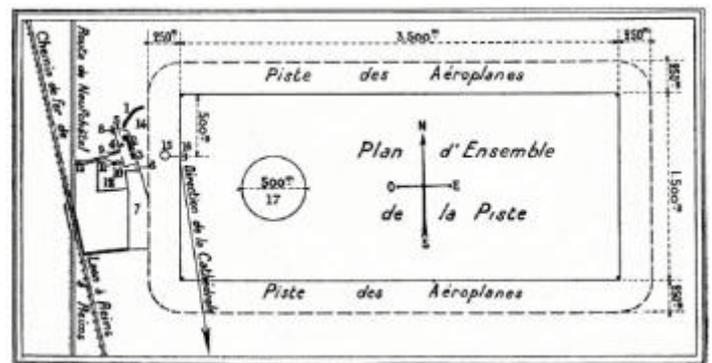
Le circuit de Bétheny est un hippodrome, situé au nord est de Reims. (Cliché l'Illustration 1909).

L'organisation de l'épreuve à Bétheny est entièrement financée par les producteurs de vins de champagne qui disposent autour de la piste de nombreux stands de dégustation. Pour attirer les aviateurs participants et le public, la ville de Reims et les producteurs de champagne Heidsieck-Monopole, Veuve Clicquot-Ponsardin, G.H. Mumm, Pommery et Greno, Louis Roederer, Moët et Chandon offrent un total de 200 000 francs (or) de prix<sup>1</sup>, récompensant les meilleurs pilotes sur différentes épreuves, sous la haute présidence du marquis Melchior de Polignac.

Le meeting comprend des épreuves pour les aérostats et les aéroplanes : prix du tour de piste (10 km de vol à réussir d'une traite) et qui sera qualificatif pour les autres épreuves - prix de la plus grande distance parcourue dans la journée doté de 50 000 francs.

L'épreuve la plus prestigieuse par son nom à ce moment est la première Coupe internationale d'aviation de vitesse Gordon Bennett, récompensant l'appareil et le pilote le plus rapide sur deux tours de piste par une coupe en argent valant environ 12 500 francs plus une somme de 2 000 francs<sup>2</sup>.

La société des champagnes G. Mumm offre 10 000 francs au dirigeable effectuant chaque jour le plus rapidement possible cinq tours de piste (50 km), et ceci huit fois (80 000 francs).



Piste de Bétheny. 1 – hangars des aéroplanes, 2 – tribunes, 3 – buffet, 4 – Postes, télégraphe, téléphone, 5 – enceinte des tribunes, 6 – enceinte des mécaniciens, 7 – grande enceinte populaire, 8 – ambulance, 9 – chantier, 10 – entrée et sortie, 11 – garage réservé, 12 – garage des voitures de touristes, 13 – chemin d'accès, 14 – parc de lancement des concurrents, 15 – départ : arrivée, 16 – chronomètres, 17 – parc de lancement à l'intérieur de la piste.

1. Soit 743 000 euros en 2007. Ces prix comprennent la Coupe Gordon-Bennett.  
2. Il existe une Coupe Gordon-Bennett de distance pour les ballons libres, mondialement connue, une Coupe Gordon-Bennett pour les canots de vitesse et une Coupe Gordon-Bennett de vitesse pour les automobiles.

## Les préparatifs

Dès le mois de janvier 1909, plusieurs meetings aériens, mêlant les ballons, les dirigeables et quelques avions, sont annoncés en France par l'Aéro-Club de France et relayés par la presse sportive de l'époque, très populaire et très lue : le Grand Prix d'aviation de Port-Aviation, situé sur les communes de Juvisy-sur-Orge et de Savigny-sur-Orge) en avril, doté de 20 000 francs de prix répartis sur plusieurs épreuves, a révélé au public présent (peu nombreux, vu le prix élevé des entrées) un aviateur : le capitaine Ferber.

Offrant 50 000 francs de prix, la Coupe Pommery est lancée par le marquis de Polignac, passionné de musique classique autant que de sport mécanique. Décernée chaque semestre, elle doit récompenser le plus long vol effectué en ligne droite entre le lever et le coucher du soleil. Les avions capables de tenir l'air plus d'une heure étant au nombre de quatre ou cinq dans le monde, cette Coupe fait rêver. Dans cinq ans peut-être...

Mais, en dépit des primes annoncées depuis janvier 1907 (plus de 700 000 francs) par bon nombre d'organisations, le plus prometteur rassemblement de machines de l'année semble être le meeting de Reims. Les producteurs de vin de champagne offrent des primes très importantes pour un seul meeting, de quoi se payer deux avions et plusieurs moteurs. Ce rassemblement voit converger tout ce que le petit monde de l'aviation balbutiante connaît de sportifs, mécènes, aéronautes, mécaniciens, préparateurs, revendeurs, industriels. En janvier 1909, les organisateurs annoncent qu'une **centaine** de candidats se sont inscrits. Du jamais vu.

Le 4 mars 1909, le marquis Melchior de Polignac dépose les statuts de l'aéro-club de Champagne. Les organisateurs font les choses en grand et ils parviennent à réaliser en cinq mois des infrastructures incroyables pour accueillir correctement les spectateurs. Au nord de Reims une gare a été aménagée de toutes pièces pour la circonstance, *Fresnay-Aviation*. Venus des grandes capitales d'Europe, des trains affrétés spécialement pour ce meeting amènent le public directement sur la piste depuis Paris, la Belgique, les Pays-Bas, la Suisse ou l'Allemagne.

Baraquements, tribunes, affichage, accueil, tout a été conçu par les marchands de vin selon une méthode « à la Française » digne des expositions universelles, de manière la plus ostentatoire possible mais par une construction de qualité, de manière à accueillir chaleureusement spectateurs et participants : un immense buffet pour 600 convives a été érigé au bord de la piste et un parterre gazonné permet aux spectateurs d'admirer les avions de près. Comme après les expositions universelles, les hangars seront vendus (abris à bateaux ou automobiles) tels que ou pour leur matériaux (bois), réemployés.

Les boutiques bordant la piste comprennent bien entendu des stands de dégustation de

champagne mais aussi des stands d'une plus grande utilité, une librairie, un coiffeur, un bureau de tabac, un bureau de poste télégraphe téléphone (alors qu'il faut attendre deux ans pour en avoir un chez soi), un marchand de journaux, un photographe, un limonadier, un marchand de lunettes et de verres fumés - pour se prémunir des rayons du soleil - un cireur de bottes, un marchand de souvenirs, et bien sûr une infirmerie. Le pavillon de la presse fait trois étages.



Le panneau d'affichage du Meeting de Reims 1909. (*l'illustration*).

Un grand tableau dressé derrière les tribunes affiche les résultats. Le système utilisé pour le panneau des résultats est digne du reste de la manifestation. Des pylônes disposés aux extrémités de la piste reçoivent des cubes et des banderoles, système de signalisation officiel de la marine adopté ici pour la première fois par l'aéronautique et l'aviation, indiquant aux concurrents les conditions de vol, la vitesse et la force du vent ; ces panneaux gigantesques affichent les résultats « en temps réel » car ils sont mis à jour continuellement par une brigade spéciale (des marins). Y sont mentionnés les concurrents alors en piste, leur performance, les accidents et les abandons qui auraient pu se produire, le tout supervisé par un régiment de contrôleurs. Le coût de ces infrastructures est de 740 000 francs. Les organisateurs sont inquiets : il faudra vendre 40 000 entrées chaque jour pour rentabiliser la dépense.

Par ailleurs, étant donné la masse des visiteurs et le risque d'explosion dû à l'essence et à l'hydrogène des ballons, une véritable armée composée de 1 200 fantassins, 200 dragons à cheval et 400 gendarmes assure le service d'ordre.

Le meeting de Juvisy a-t-il servi de préparation à celui de Reims ? Le 23 mai 1909 à Juvisy-sur-Orge au sud de Paris, dans un parc aménagé pour l'aviation baptisé *Port-Aviation*, s'ouvre le premier meeting aérien de l'année, le premier

aussi de l'histoire de l'aviation. Les pilotes d'aéroplanes sont peu nombreux et seuls les aérostats effectuent des vols spectaculaires, sans doute par suite des conditions météorologiques, peu favorables, vent de 8 m/s et pluie battante.

Son créateur, Léon Delagrange, qui s'est fait connaître en 1908 par des vols réussis sur un biplan Voisin à moteur Antoinette, après plusieurs essais, ne décolle que le soir vers 18 heures, le jour de l'inauguration officielle, devant une

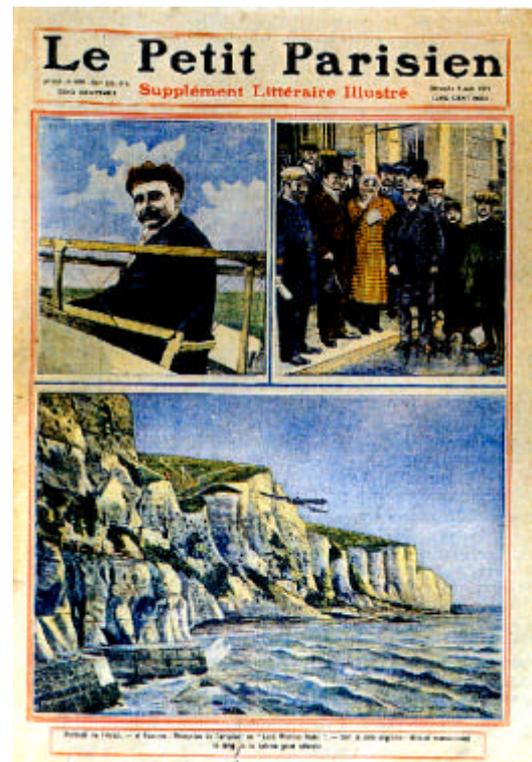
foule énervée par quatre heures d'attente. C'est la première fois que le public parisien (5 000 personnes, au mieux) paie pour assister à un vol d'aéroplane. L'expérience n'est pas très concluante. Pas vraiment spectaculaires, les aéroplanes. Les organisateurs de Bétheny se posent alors cette question : Que vont faire à Reims les milliers de spectateurs attendus à qui il est demandé chaque jour de payer trois francs pour voir évoluer de telles machines ?



Delagrange à Juvisy, mai 1909. (Carte postale ancienne).

Delagrange et son biplan Voisin sera l'un des aviateurs les plus brillants à Bétheny. Il arrive sur la piste dès le 16 août, avec Curtiss et Blériot. Ils sont rejoints le 17 par Tissandier (biplan Wright), Eugène Lefebvre (biplan Wright) et Henri Rougier (biplan Voisin à moteur Itala) et le 19 par Demanest (Antoinette).

Ancien actionnaire et associé chez Antoinette, Louis Blériot, qui vient de trouver chez Anzani un moteur de 35 ch « qui tient une heure », le teste avec succès le 4 juillet à Juvisy durant un vol de 50 minutes. Le moteur consomme de l'huile, mais il tient. Le 25 juillet, Blériot aligne son monoplane type XI et ce nouveau moteur sur l'épreuve de la traversée de la Manche, qu'il franchit victorieusement. Blériot remporte le prix du *Daily Mail* et un formidable succès populaire auprès des médias, ce qu'a dédaigné Wilbur Wright (« je vole deux heures, alors je peux 40 minutes ») qui en avait largement la possibilité avec sa superbe machine et ce que n'a pas réussi Latham et son Antoinette. Par son vol au-dessus de la Manche, Blériot se fait connaître dans le monde entier. N'est-il pas le premier aviateur qui a traversé une mer ? C'est donc tout auréolé de cette victoire triomphale qu'il prépare début août des machines pour Reims. Le 20 août, Blériot teste à Bétheny sur son type XI un moteur Anzani de 50 ch.



Latham qui a débuté en avril avec Eugène Ruchonnet sur Antoinette s'entraîne comme Henry Farman au camp de Chalons début août.

Le 15 juillet à La Brayelle près de Douai, fief Breguet, Louis Paulhan sur un biplan Voisin doté du nouveau moteur Antoinette de 50 ch, réussit un vol de 67 minutes. Trois jours plus tard, il grimpe à 120 mètres d'altitude. Le lendemain, il vole de Douai à Arras, parcourant 20 kilomètres en 22 minutes. Le nouveau moteur tient toutes ses promesses. Paulhan se sent prêt ainsi motorisé à battre les records des Wright. Sa victoire au concours des modèles réduits d'appareils d'aviation disputé le 21 juin 1908 dans la Galerie des machines du Vélodrome d'hiver à Paris lui vaut de recevoir un appareil neuf du journal *L'Aviation*. Paulhan n'est pas au bout de ses surprises : il reçoit de Louis Seguin en août un moteur Gnome 50 ch un moteur qui n'a jamais tourné. Mais il a le choix.



Louis Paulhan, 1909.

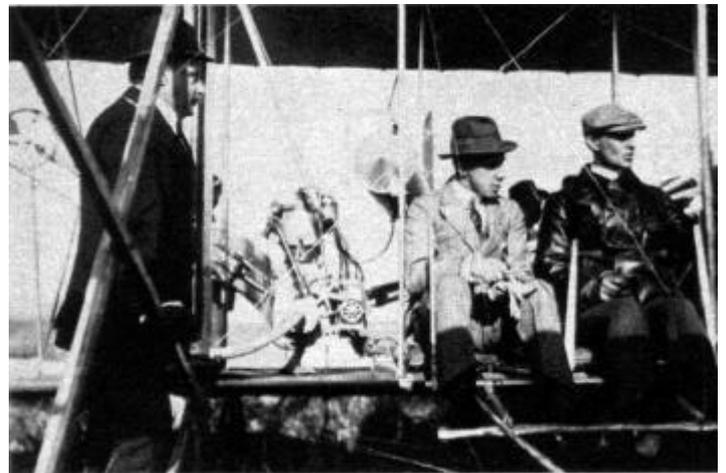
Au cours des premiers mois de l'année 1909, la compétition fait rage entre les biplans Wright et les appareils français qui se disputent le record de durée de vol.

Le 31 décembre 1908, au camp militaire d'Auvours, Wilbur Wright qui détenait depuis une semaine le record du monde d'altitude (110 mètres) a démontré toute sa science de pilotage : sous les yeux attentifs des commissaires de l'Aéro-Club de France, il a tenu l'air deux heures et dix-huit minutes, battant le record du monde de durée de vol (détenu par Henry Farman), le record du monde de distance (123 km) et remportant du même coup la Coupe Michelin 1908.



Henri Farman, photographié en janvier 1908 après sa victoire sur le kilomètre, prix Archdeacon.

Avec son biplan Voisin à moteur Antoinette, Farman, de loin le meilleur aviateur français, est loin derrière : il a volé le 2 octobre à Chalons sur 39 kilomètres et le mieux qu'il a pu faire avec sa mécanique est vol de 44 minutes. Acharné à développer des prototypes innovants de qualité, mais en quête d'un bon moteur, Blériot ne battra Farman que six mois plus tard, à Juvisy. Lui aussi, il est loin de la performance de l'Américain. Qui plus est, en début d'année 1909 le 4-cyl de Wilbur Wright développe sans doute 45 ch grâce à la science de Charles Taylor, le mécanicien des Américains, et aux efforts des Français pour l'améliorer. Ce moteur est capable de faire tenir l'air plus d'une heure à son pilote avec un passager, ce dont les Français sont incapables. Les organisateurs de Bétheny tremblent à l'idée de faire voler sur 30 km une centaine d'aviateurs. Que va-t-il se passer réellement ?



Wilbur Wright à Auvours entre juillet et décembre 1908, a pris l'habitude de voler avec un passager. Il est invité par la France à démontrer les qualités de sa machine. (L'illustration).

Le 5 juin 1909, Hubert Latham navigue pendant 1 h 7 mn (Antoinette IV), record de France et record du monde pour monoplane. Le 19 juillet 1909 à Châlons, Henry Farman évolue pendant 83 minutes, son record personnel. Le 28 juillet à Fort-Myers aux Etats-Unis, Orville Wright tient l'air pendant 72 minutes avec un passager à bord. Quatre jours plus tard, sur un biplan Farman III à moteur Vivinus 50 ch identique à celui de Farman, Roger Sommer parcourt les airs pendant 110 minutes. Lui aussi devient un candidat sérieux aux records de durée de vol en aéroplane.

Ancien champion cycliste et ingénieur de formation, Roger Sommer conçoit et réalise en début d'année 1909 un aéroplane à Mouzon (Ardennes) dans la propriété familiale de production de feutres. Il a appris le pilotage avec Henry Farman qui lui a vendu un biplan en mai 1909 sur lequel le 4 juillet il a volé six kilomètres. Le lendemain, il effectue une course de 30 minutes. Le 1<sup>er</sup> août, il vole pendant 110 minutes, battant le record du monde (non enregistré officiellement) de durée sur son biplan Farman à moteur Vivinus 50 ch, préparé spécialement (bougies Pognon et magnéto Bosch). Le samedi 7 août,

toujours au camp de Chalons, au petit matin, il vole 2 heures 27 minutes et 15 secondes, un record qui est cette fois homologué par les commissaires de l'Aéro-Club de France. C'était sa dix-huitième tentative !



Roger Sommer.



Louis Breguet

Autre sujet d'inquiétude, la Grande Semaine d'Aviation de la Champagne accueille aussi la première Coupe de vitesse Gordon-Bennett pour aéroplanes. Certes, avec un aéroplane, le risque d'une explosion d'hydrogène n'existe pas, mais quand même. Propriétaire du journal le *New York Herald* et son édition parisienne, le *Paris Herald*, lequel bien entendu couvre médiatiquement l'épreuve, James Gordon Bennett a déjà financé les courses de vitesses de ballons, de canots, de dirigeables, d'automobile. Comme garantie, il y a bien les vingt commissaires de l'Aéro-Club de France, habitués de ces Coupes, mais n'y a-t-il pas une grande différence entre un paisible ballon et un rugissant aéroplane ?

Lieu nouveau d'un grand meeting et d'un concours de vitesse de renommée mondiale, toutes ces raisons font que le concours de Reims est déjà largement mis en avant par la presse bien avant son déroulement. Si certains s'y pré-

cipitent pour l'amour du sport, le public afflue pour voir un spectacle, quelque chose qu'il n'a jamais vu, et pourquoi pas de spectaculaires accidents.



Trophée Gordon-Bennett d'aviation 1909 évoquant l'air et la vitesse. (*L'illustration*).

Une trentaine de journalistes sont à l'œuvre à Bétheny avant les premiers essais le 16 août. Les brillants opérateurs de Pathé Cinéma et Gaumont actualités sont là. Des millions de lecteurs européens pourront lire dans la semaine qui suit les exploits des aviateurs et aéronautes à Bétheny. Les admirateurs de machines volantes, lesquels n'ont jamais vu un aéroplane de leur vie pour la plupart, vont venir des quatre coins de du monde, de Suisse, de Belgique, d'Italie, d'Allemagne, d'Angleterre et même des Etats-Unis par bateau.

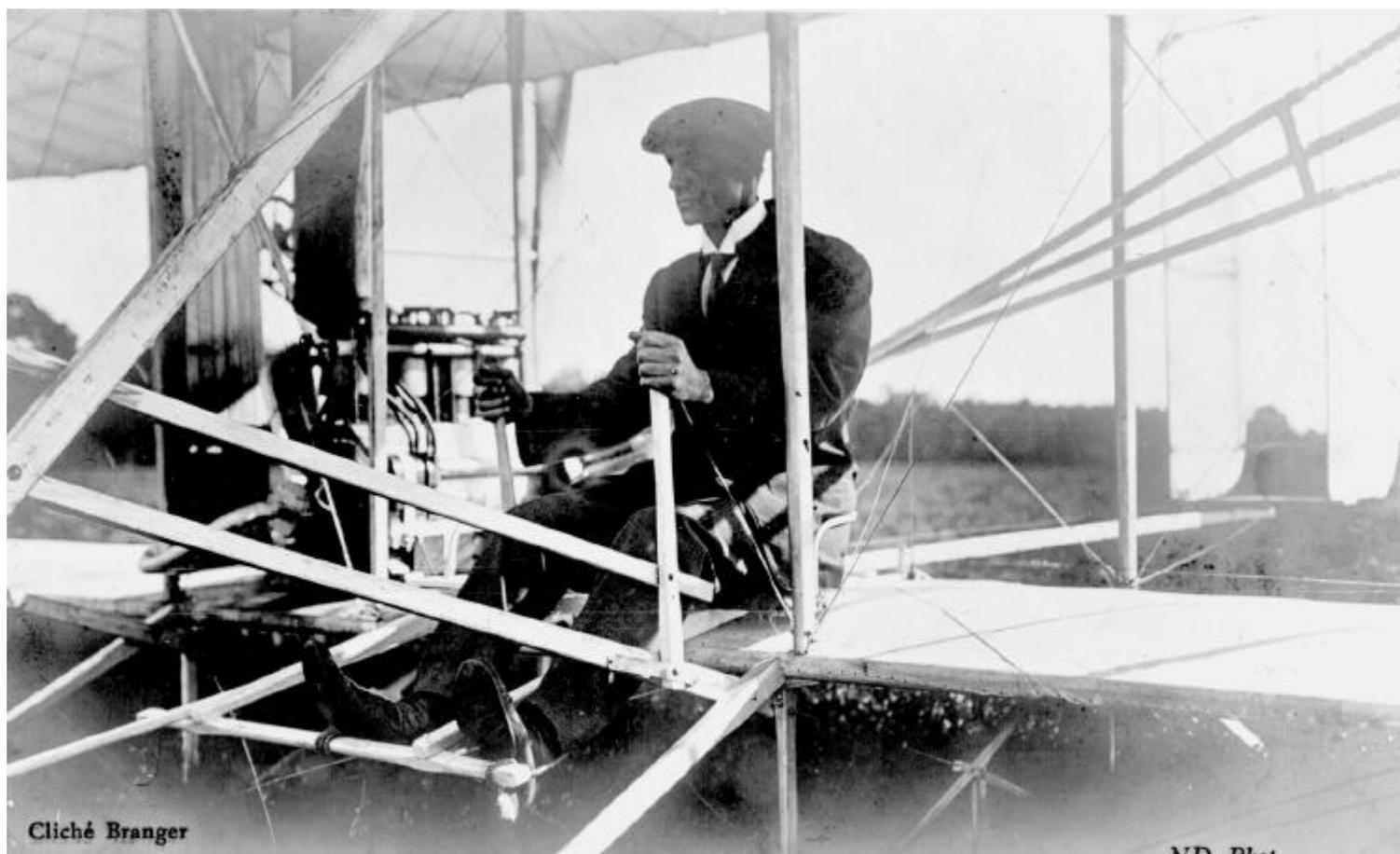
Le 20 août, deux jours avant l'ouverture officielle du meeting, ils sont huit à tourner sur la piste et à régler leur machine, Guffroy<sup>3</sup> (R.E.P.) qui vole sur un kilomètre mais fausse l'hélice et doit faire de la mécanique, Sommer tout auréolé de ses exploits, Curtiss dont la machine semble très rapide, Latham qui maîtrise parfaitement le pilotage un peu compliqué de son monoplan Antoinette, Delagrangé, souverain, Ferber, maintenant à l'aise sur son Voisin et le jeune Etienne Bunau-Varilla qui cherche un moteur.

3. Maurice Guffroy est l'un des premiers pilotes brevetés d'aérostats en France, son brevet date de 1901 (n° 17). Conseiller du commerce extérieur et président de la Société des mines d'or de la Guyane Hollandaise, il y trouvera la mort le 3 mars 1911.



*« Ce qui m'intéresse c'est de fabriquer et de vendre des avions »*

Wilbur Wright.



*Wilbur Wright au camp d'Auvours en début d'année 1909, au cours de l'une de ses multiples tentatives pour améliorer son propre record mondial de durée de vol qui est de plus de deux heures. (Collection Clerget).*

*Forts de l'expérience accumulée avec leurs dirigeables, les dirigeants militaires français avaient exigé pour signer le contrat initial d'un million de francs les performances suivantes : 300 mètres d'altitude, 300 km de rayon d'action et 75 kg de charge outre le pilote. Les frères Wright comptaient sur les évolutions continues de leur moteur pour y parvenir. Ils n'ont signé avec le Syndicat de Lazare Weiller que pour la moitié, 500 000 francs, dont une moitié payée après réussite des vols, le solde après la formation de trois aviateurs.*

## Les inscriptions

Lorsqu'en avril les organisateurs examinent la liste des concurrents, ils s'aperçoivent que la plupart des aviateurs n'ont jamais réellement réussi un vol correct, en particulier négocié un virage. A Bétheny, ils auront quatre virages à effectuer sur un tour de piste pour se qualifier. Certains concurrents se sont alignés sur des machines qui existent depuis des mois (deux ans pour certaines) mais qui n'ont jamais réussi le moindre décollage sur une piste en herbe sans aide extérieure.

Parmi les avions dont la construction est achevée avant la clôture des inscriptions et qui tombent dans ce cas de figure, citons le biplan Bousson-Bornis-Desbordes à moteur 4-cyl de 30 ch vu à Gennevilliers en février, l'avion type Langley de Guillebeaud (65 m<sup>2</sup> de voilure mais 10 ch seulement), le type Langley de Kapféler-Astra abondamment présenté dès 1906 dans toute la presse aéronautique à Montesson et qui ne vole toujours pas, le grand biplan Lejeune construit chez Koechlin et de Pischoff à moteur Buchet 12 ch, le monoplane de Raoul Vendôme à moteur Anzani 50 ch construit chez Odier, celui de Henri Robart à moteur 50 ch Antoinette, le beau biplan Maurice Farman à moteur Anzani 60 ch ou Renault 50 ch, le grand triplane de Henry Farman – il a été vendu en Autriche – le curieux biplan à ailes décalées de trio Witzig-Lioré-Dutilleul construit chez Fernand Lioré maintenant équipé à Issy d'un moteur mais que personne ne semble pouvoir faire décoller, le gros triplane Goupy construit chez Voisin, sans parler du biplan Obre à moteur Anzani qui s'est brisé à son premier vol le 18 janvier 1909. Ce meeting est aussi l'occasion rêvée pour faire connaître des prototypes innovants. Alfred de Pischoff a construit pour la firme Werner et Rheiderer un appareil baptisé « autoplan ». Il le présente lui-même au meeting (présentation statique sur la pelouse).

C'est pourquoi, pour éviter la présentation au public d'appareils inaptes au vol, de risquer des accidents et autres avatars au milieu du public, ce qui discréditerait les organisateurs, une caution de 1 000 francs est demandée aux concurrents, remboursée dès qu'ils réussissent le franchissement en vol de la ligne de départ.

Du coup, deux mois avant le meeting, lors des inscriptions officielles, il ne reste plus que 52 concurrents. Certains ont abandonné la construction ou la mise au point de leur avion faute de moyens financiers, d'autres ont brisé leur engin lors des premiers essais. Parmi les avions dont la construction n'est pas achevée, citons l'avion de Victor Tatin construit chez Adolphe Clément à moteur Clerget (non terminé le 22 août), faute de fonds.

Au cours de ces deux mois, de juin à août 1909, en mettant au point leur appareil, leur moteur ou tout simplement parce qu'ils n'ont jamais piloté, quatorze d'entre eux cassent du bois et doivent déclarer forfait, ce qui réduit encore leur

nombre de 52 à 38.

Ayant annoncé une centaine de concurrents, les organisateurs font face maintenant à une situation inverse, le manque de concurrents, une pénurie de machines. C'est pourquoi ils décident d'ouvrir l'épreuve non plus à un pilote, mais à un avion. C'est ainsi que la plupart des aviateurs chevronnés vont pouvoir présenter et qualifier plusieurs machines volantes.



Carte d'invitation au meeting de Reims 1909. (Collection Clerget).

En août, dans la catégorie des avions, 25 pilotes de sept nationalités sont présents avec une quarantaine de machines. Sur ces 25 pilotes, 19 sont français. Dans la catégorie des aéronefs, seuls quelques dirigeables français ont fait le déplacement à Reims. Les ballons sont allemands, anglais, français, belges, américains et italiens.

La France est sans doute le pays le plus avancé en matière d'aéronautique. La navigation aérienne à la fin de l'année 1908 repose beaucoup sur les aéronefs et sur les aérostats (ballons) libres qui sont des milliers en France. Les avions sont encore des « prototypes expérimentaux » selon la désignation moderne. Du domaine de la recherche, les hélicoptères ont démontré leurs limites en 1907 et sont presque tous abandonnés. Quant aux orthoptères à ailes battantes motorisés, aucun n'est encore parvenu à effectuer un vol piloté avec un moteur, même sous la forme d'un modèle réduit.

Les organisateurs ont donc veillé à ne présenter que des aviateurs ayant effectué des vols et des machines « sérieuses » ayant déjà un palmarès.

La Grande Semaine d'Aviation de la Champagne, Reims du 22 au 29 août 1909

| Moteur                | Puis-<br>sance | Type  | Alésage<br>Course | Alimenta-<br>tion   | Soupa-<br>pes                  | Allumage                              | Refroï-<br>disse-<br>ment | Régime<br>maxi-<br>mal | Poids<br>en or-<br>dre de<br>marche |
|-----------------------|----------------|---|-------------------|---------------------|--------------------------------|---------------------------------------|---------------------------|------------------------|-------------------------------------|
| Antoinette            | 55             | V8 (vilebre-<br>quin à 4<br>manetons)                   | 110 mm<br>105 mm  | Pompe à<br>essence  | Aspiration<br>automati-<br>que | Alternateur<br>à haute fré-<br>quence | Eau                       | 1200<br>t/mn           | 110 kg                              |
| Anzani                | 45             | 6-cyl en<br>éventail                                    | 100 mm<br>120 mm  | Carbura-<br>teur    | Admission<br>automati-<br>que  | Accumula-<br>teurs                    | Air                       | 1600<br>t/mn           | 100 kg                              |
| Curtiss               | 50             | V8 (vilebre-<br>quin à 4<br>manetons)                   | 100 mm<br>110 mm  | Carbura-<br>teur    | Comman-<br>dées                | Magnéto                               | Eau                       | 1600<br>t/mn           | 110 kg                              |
| Darracq               | 30             | 2-cyl à plat<br>opposés                                 | 130 mm<br>120 mm  | Carbura-<br>teur    | Comman-<br>dées                | Magnéto                               | Eau                       | 1400<br>t/mn           | 52 kg                               |
| Duteil &<br>Chalmers  | 50             | 4-cyl à plat<br>opposés                                 | 125 mm<br>120 mm  | Carbura-<br>teur    | Comman-<br>dées                | Accumula-<br>teurs ou<br>magnéto      | Eau                       | 1200<br>t/mn           | 120 kg                              |
| E.N.V.                | 57             | V8 (vilebre-<br>quin à 4<br>manetons)                   | 105 mm<br>110 mm  | Carbura-<br>teur    | Comman-<br>dées                | Magnéto                               | Eau                       | 1500<br>t/mn           | 110 kg                              |
| Gobron-Brillié        | 75             | 8-cyl en X<br>en deux<br>groupes de<br>4                | 90 mm<br>160 mm   | Carbura-<br>teur    | Aspiration<br>automati-<br>que | 2 magnétos                            | Eau                       | 1100<br>t/mn           | 150 kg                              |
| Gnôme                 | 50             | 7-cyl en<br>étoile rotatif                              | 110 mm<br>120 mm  | Carbura-<br>teur    | Aspiration<br>automati-<br>que | Magnéto                               | Air                       | 1200<br>t/mn           | 74 kg                               |
| Itala                 | 50             | 4-cyl en li-<br>gne                                     | 120 mm<br>130 mm  | Carbura-<br>teur    | Comman-<br>dées                | Magnéto                               | Eau                       | 1250<br>t/mn           | 198 kg                              |
| Panhard-<br>Levassor  | 40             | 4-cyl en li-<br>gne (vile-<br>brequin à 4<br>manetons). | 110 mm<br>140 mm  | Carbura-<br>teur    | Comman-<br>dées                | Magnéto                               | Eau                       | 1100<br>t/mn           | 105 kg                              |
| Renault               | 60             | V8 (vilebre-<br>quin à 4<br>manetons)                   | 120 mm<br>120 mm  | Carbura-<br>teur    | Comman-<br>dées                | Magnéto                               | Air                       | 1800<br>t/mn           | 180 kg                              |
| R.E.P.                | 35             | 7-cyl en<br>éventail                                    | 85 mm<br>95 mm    | 2 carbu-<br>rateurs | Comman-<br>dées                | Accumula-<br>teurs ou<br>magnéto      | Air                       | 1500<br>t/mn           | 60 kg                               |
| Wolseley-<br>Siddeley | 50             | V8 (vilebre-<br>quin à 4<br>manetons)                   | 95 mm<br>128 mm   | Carbura-<br>teur    | Comman-<br>dées                | Magnéto                               | Eau                       | 1350<br>t/mn           | 165 kg                              |
| Wright                | 25             | 4-cyl en li-<br>gne (vile-<br>brequin à 4<br>manetons). | 108 mm<br>120 mm  | Pompe à<br>essence  | Aspiration<br>automati-<br>que | Magnéto                               | Eau                       | 1400<br>t/mn           | 90 kg                               |

La valeur des machines repose sur les qualités de leur moteur. Caractéristiques des principaux moteurs d'aviation en août 1909. (Source : L'Aéroplane pour tous, Louis Lelasseux & René Marque, ingénieurs des Arts et Manufactures, janvier 1910).

### **Appareils Voisin**

Gabriel et Charles Voisin qui annoncent dix aéroplanes biplans sont établis au 4, rue de la Ferme à Billancourt (Hauts-de-Seine) depuis deux ans (anciens ateliers Edouard Surcouf) et ont construit plusieurs planeurs et aéroplanes pour différents clients connus, en particulier Santos-Dumont et Blériot. Depuis mai 1908, ils ont investi au 34, quai du Point du Jour à Boulogne-sur-Seine (Hauts-de-Seine) des locaux plus vastes où ils réalisent plusieurs types d'aéroplanes pour différents acheteurs : Alexandre Odier, les frères Vendôme, Ambroise Goupy. Ils vendent également des aéroplanes sous leur marque, tel celui acheté par Henry Fournier. Le fait qu'ils fournissent leur biplan à de nombreux concurrents n'est pas surprenant, leur machine est un classique depuis deux ans, et le moteur Antoinette aussi.

### **Appareils Farman**

Présent à Reims avec quatre machines, Henri Farman qui a laissé tomber le développement de son triplan possède un hangar érigé au bord du terrain militaire d'aviation d'Issy-les-Moulineaux (Hauts-de-Seine), un atelier de réparation provisoire à Bouy-sur-Marne (Marne) proche donc de Bétheny et partage avec son frère Maurice (qui vient de présenter sa propre machine, le MF-1) quelques hangars sur le petit terrain militaire de Buc (Yvelines). Il s'entraîne au camp de Chalons où se trouve son école d'aviation. Grand sportif, il a acheté son premier biplan Voisin dès 1907. En 1908, les délais pour obtenir un aéroplane et un bon moteur sont d'un an et il faut verser des arrhes à la commande, ce qui l'agace prodigieusement.

Farman s'est fâché avec Gabriel Voisin, qui n'a pas tenu les délais annoncés. L'as du volant n'a pas apprécié la « plaisanterie » de Voisin de vendre l'aéroplane qu'il lui avait commandé à Lord Moore-Brabazon of Tara (premier britannique à voler, brevet n° 1). Peu avant le meeting, Farman part s'installer à Mourmelon en Champagne (où se trouve le camp militaire interarmes) pour assembler ses machines et effectuer ses vols, alors que son frère Maurice, grand aéristier plus tourné vers l'industrie que vers le sport à ce moment s'installe à Boulogne-sur-Seine au 167, rue de Billancourt.

Le H-Farman III présenté à Bétheny vole depuis avril 1909 et le Farman IV est en développement.

### **Appareils REP**

Est présent lui aussi à Reims avec quatre machines Robert Esnault-Pelterie, l'inventeur du manche à balai, installé depuis 1908 à Billancourt au 149, rue de Silly dans une véritable usine. Il y produit des monoplans sous sa marque (marque R.E.P.) dont il réalise aussi le moteur. L'homme possède un caractère de

cochon, il ne s'entend avec personne, mais il a des idées géniales.

Maurice Guffroy vole depuis le 6 avril 1909 régulièrement sur le R.E.P. II Bis, beaucoup plus en tout cas que Robert Esnault-Pelterie en deux ans.

### **Appareils Blériot**

Pour financer la construction de ses aéroplanes, Louis Blériot en 1909 a été obligé de vendre son château de Sainte-Marie dans le Loir-et-Cher. Il dispose d'un atelier à Neuilly-sur-Seine (Hauts-de-Seine) où il construit son onzième prototype à moteur R.E.P. de 30 ch, le Blériot XI, mis au point à Buc où Esnault-Pelterie, son fournisseur de moteur, effectue ses propres essais. Pour Bétheny, il a préparé un autre prototype, le Blériot XII et ce sont finalement cinq machines qui prennent la route de la Champagne (lire plus loin).

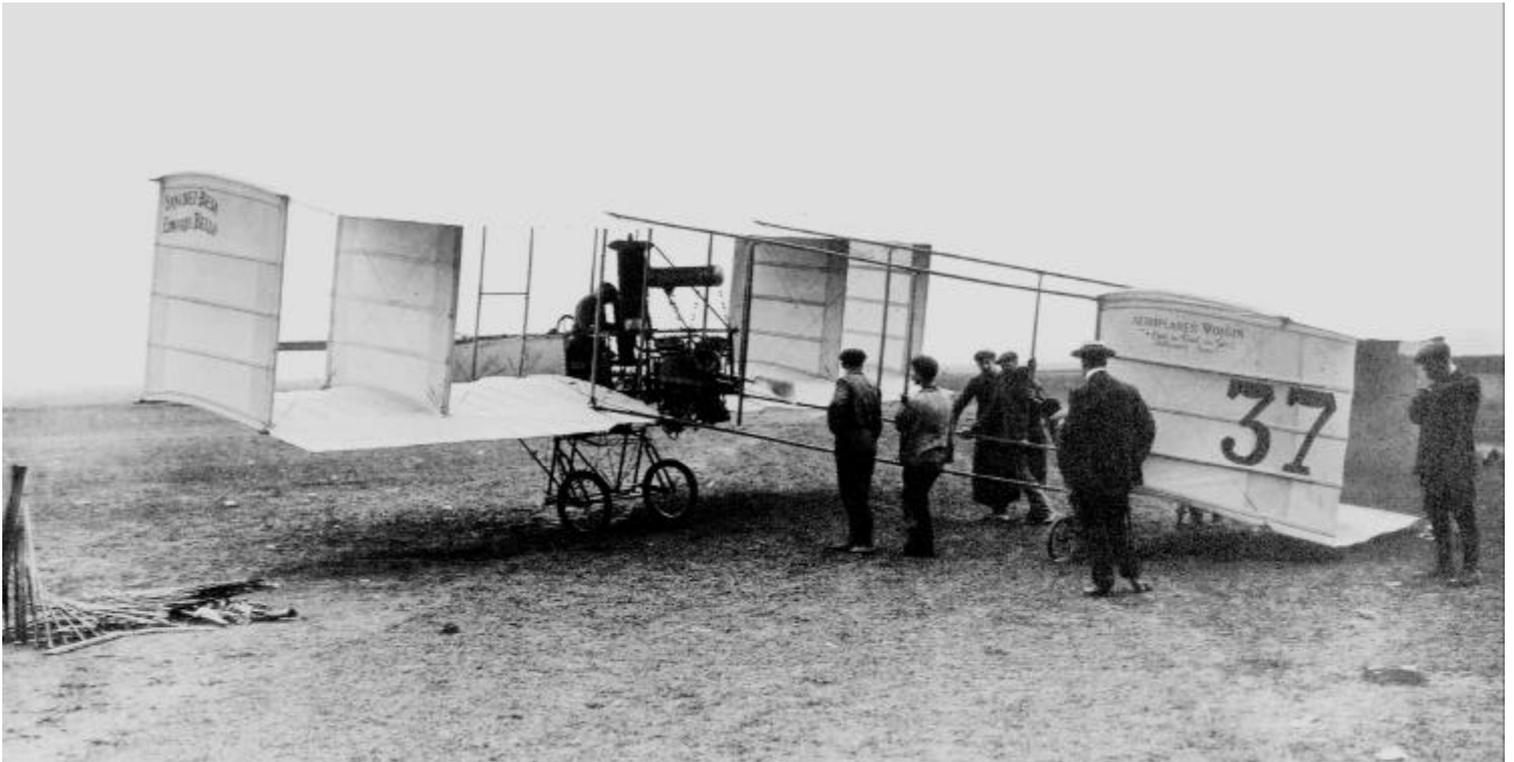
Vivant de son usine de phares à acétylène, Blériot est perpétuellement en quête de partenaires avec lesquels s'associer de façon à partager les frais de développement de ses aéroplanes (il a dépensé depuis 1906 de 30 000 à 100 000 francs (or) par prototype) ; il cherche toujours un atelier plus grand pour monter ses aéroplanes, lesquels sont construits en attendant à Levallois-Perret (Hauts-de-Seine) chez Fernand Lioré, établi route de Cormeilles. Finalement, fort de commandes fermes pour son type XI, Blériot finira par faire bâtir une véritable usine à la fin de l'année 1909 au 39, route de la Révolte à Levallois-Perret, à proximité des ateliers Lioré.

Le premier monoplan Blériot XI de la série « traversée de la Manche » et destiné à Alfred Leblanc a volé pour la première fois le 4 août à Issy-les-Moulineaux.

### **Appareils Wright**

A travers un avocat commissionné en Europe, les frères Wright ont tout d'abord tenté de vendre à l'armée française durant l'été 1906 pour un million de dollars (cinq millions de francs) le brevet de leur machine volante et son moteur. N'étant pas connus, personne en Europe ne les ayant vu voler, ils échouent. Le brevet du Flyer A déposé en France le 18 novembre 1907 (n° 384.124) à la demande de Wilbur et Orville Wright est accepté le 28 janvier 1908. Il porte sur le système de gauchissement des ailes du Flyer A. Le Signal Corp leur commande une machine.

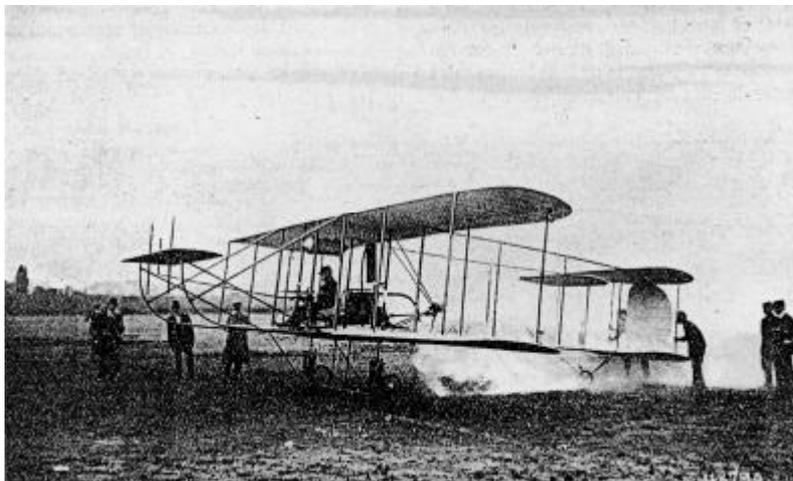
En 1908, des représentants français d'un syndicat, la Compagnie générale de navigation aérienne (CGNA), invitent Wilbur - qui a signé avec eux un contrat pour un demi million de francs - à venir démontrer les performances de leur machine. Durant l'été et l'automne 1908, Orville à Fort-Myers pour le Signal Corp américain, Wilbur au Mans pour la CGNA passent avec succès les tests de qualification imposés. La première partie du contrat (vol du Flyer A) est remplie le 6 octobre 1908. Le 10 novembre, Wilbur s'attaque à la seconde, la formation de trois pilotes.



*Le Voisin n° 37 de Sanchez-Besa financé par E. Bello a consommé deux moteurs dans cette épreuve, ici le Gobron-Brillié est monté sur l'appareil. (MAE).*



*Pendant la pluie, les mécaniciens du Flyer A n° 43 (forfait) s'abritent sous les ailes de la machine. Dépourvue de roues, la machine Wright doit glisser sur des rails au décollage, aidée d'une catapulte à contrepoids. Gabriel Voisin a longtemps critiqué ce système. (Collection Clerget).*



*Biplan Clément-Bayard type Wright, 1909. (Collection Clément-Bayard).*

Pendant l'hiver 1908-1909, les Wright font venir de Dayton (Ohio) trois Flyer A neufs et six moteurs, qui s'ajoutent aux huit moteurs fabriqués chez Bariquand et Marre pour l'école d'aviation de Pau tandis que la CGNA négocie en France avec un sous-traitant connu pour ses nacelles d'aéronats, Astra, la fabrication sous licence du Flyer A qu'elle produit sous la marque Ariel et avec des motoristes sous-traitants celle du fameux 4-cyl. Leur seconde partie du contrat est remplie en mars 1909. Jusqu'ici, tout est simple.

La société Ariel enregistre 25 commandes du Flyer, vendu 17 500 francs sans moteur (dont 10 000 francs de licence). Plusieurs ateliers français copient alors la machine vue à Pau, substituant au système de gauchissement seul breveté des ailerons, ou passant commande directement à Astra et à d'autres industriels, comme Clément-Bayard. La situation se complique : pour rentrer dans ses frais, la Société Ariel doit attaquer en justice les contrefacteurs, qui se défendent en écartant les brevets Wright.

Le 19 août, trois jours avant le début du meeting, les frères Wright ont déposé une requête devant les tribunaux américains contre Glenn Curtiss et la Société aéronautique de New-York. Ils prétendent que le « Golden Flyer », construit pour cette société par Curtiss, contrefait leur système de gauchissement des ailes.

Quoi qu'il en soit, onze machines sont préparées pour à Bétheny, toutes de fabrication française (dont deux à roues) Ariel, Astra ou Clément-Bayard, dans la plus extrême confusion. Pour y mettre de l'ordre, Wilbur Wright a annoncé qu'il sera présent à Bétheny.

#### **Appareils Astra et Clément-Bayard**

Edouard Nieuport qui a dessiné son premier aéroplane en 1908 réalise également son moteur, inspiré du Darracq à deux cylindres opposés. Pour construire ses machines, il s'associe en 1909 à Henry Kapferer, le dirigeant des établissements Astra installés au 125, rue de Bellevue à Boulogne-Billancourt. Outre son dirigeable, Astra présente donc des biplans Wright sous licence Ariel et modifiés avec roues et le monoplane Nieuport.

Dans le même esprit, Clément-Bayard, le célèbre industriel de Levallois-Perret est présent avec des biplans Wright modifiés (ailes arrondies) et des Santos-Dumont n° 20 *Demoiselle* dont l'étude a été reprise entièrement, la fabrication et la motorisation (trois moteurs de 28 à 50 ch au choix).

#### **Appareil Breguet**

Autre ingénieur pionnier du vol vertical (il a développé en 1907 un hélicoptère avec le médecin Charles Richet) Louis Breguet – inconnu à cette époque - trouve en 1909 un atelier pro-

che de Paris à Vélizy (Yvelines), après avoir imaginé et réalisé à Douai (Nord) dans l'usine familiale son premier aéroplane, le Breguet n° 1, sur lequel il apprend à piloter au terrain de La Brayelle situé près de l'usine juste avant son déplacement à Bétheny. Le moteur est un robuste V8 Renault de 50 ch dont Breguet est l'un des premiers acheteurs.

#### **Appareils Antoinette**

Du fait de tergiversations dans le développement des moteurs aériens légers, l'ingénieur Léon Levavasseur se trouve propulsé en 1909 au premier rang des fournisseurs de bons moteurs d'aéroplane.

Depuis 1907, ses moteurs en V sont légers et développent leur puissance pendant vingt minutes, ce qui autorise des vols intéressants. Un peu optimiste, il envisage une production en série de 100 moteurs de 50 ch au cours de l'année 1909. Pour les fabriquer, il trouve des locaux en bordure de Seine à Puteaux (Hauts-de-Seine), à l'inverse de Santos-Dumont, qui n'a pas trouvé d'emplacement satisfaisant pour étendre ses ateliers de Neuilly-sur-Seine Saint James où est installé son atelier de dirigeables.

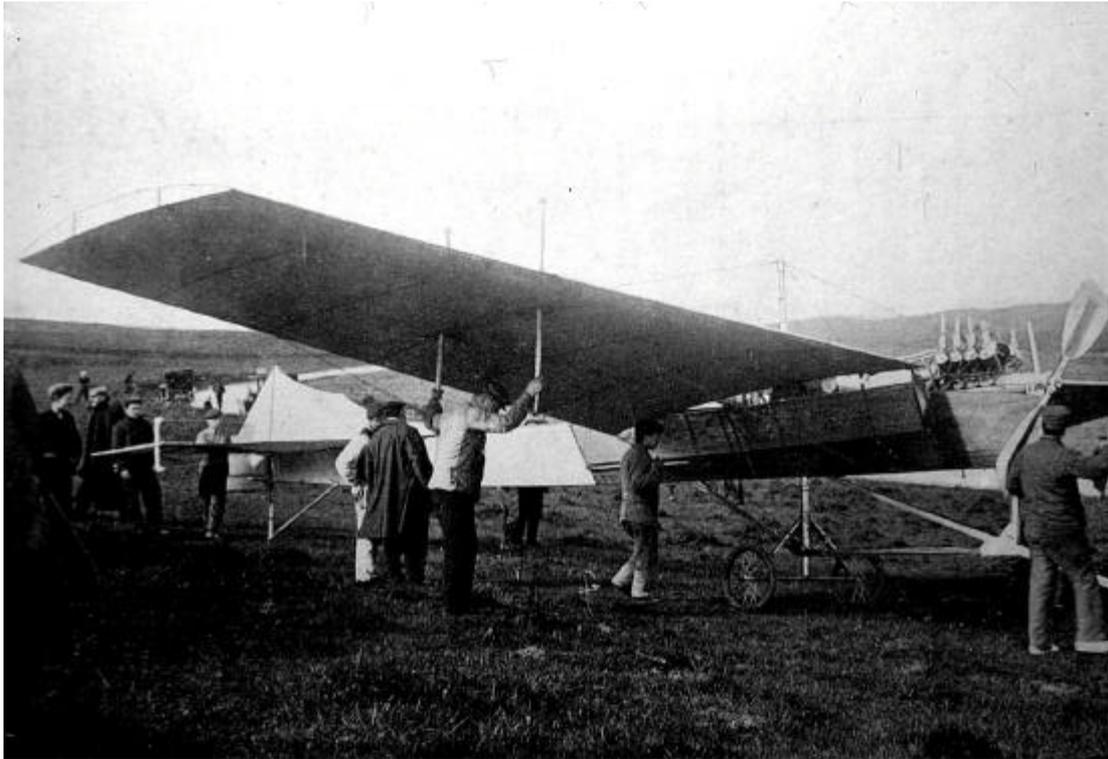
Avant d'être monté dans des aéroplanes, le moteur V8 Antoinette a brillé dans les courses de canots en 1906 et 1907. La firme Antoinette, qui produit depuis janvier 1909 son monoplane Antoinette dérivé de l'aéroplane Gastambide et Mengin (ou Mangin) 1908, un monoplane à la silhouette élancée, fournit des moteurs à Santos-Dumont, Blériot, Voisin et Farman. Au début de la saison 1909, la firme Antoinette sort un V8 qui développe 55 ch à 1 200 tours/mn (à froid) et qui ne pèse que 110 kg. Ce moteur fait figure d'épouvantail tant il semble insurpassable.

Nommé chef pilote de la firme *Antoinette* au camp de Chalons, René Demanest teste le monoplane Antoinette type IV de la firme de Puteaux présenté en janvier, propulsé par le nouveau moteur *Antoinette* de 50 ch qui semble plus fiable que le 50 ch précédent. Le 29 avril 1909, Demanest réalise un premier vol de six kilomètres. Le nouveau V8 *Antoinette* donne entièrement satisfaction. Le jour suivant, 30 avril, Demanest vole sur 15 kilomètres.

Début juin, Hubert Latham sur le même type d'appareil, réalise à Chalons un vol de plus d'une heure. Le nouveau V8 *Antoinette* se montre puissant, fiable et endurant. Il est maintenant très clair qu'un bon moteur est la clé de la réussite des aéroplanes. Avec ce moteur, Latham inscrit immédiatement son monoplane sur la traversée de la Manche. Mais le 19 juillet 1909, lors de sa première tentative, le moteur s'arrête (le tuyau d'arrivée d'essence s'est détaché) et Latham doit amerrir à 12 kilomètres des côtes françaises. C'est l'échec. La mécanique l'a trahi.

Quatre monoplans Antoinette sont présents le 22 août à Bétheny, deux étant tenus en réserve, dont trois motorisés par le nouveau V8 de 50 ch.

La Société Antoinette motorise rien moins que 15 aéroplanes sur les 41 présents à Bétheny et elle possède 15 moteurs de réserve, servis par quatre mécaniciens.



*L'Antoinette IV à Reims en 1909. (Collection Clerget)*

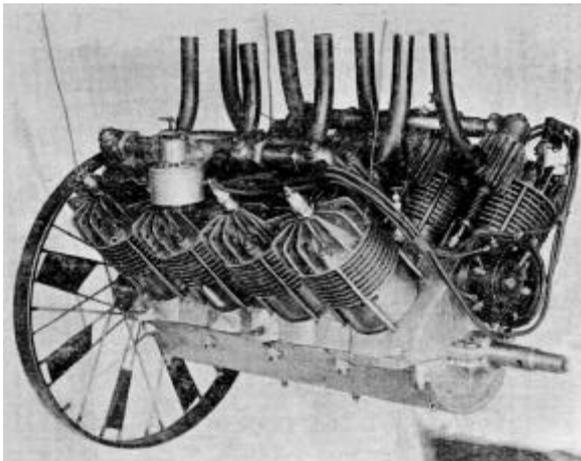


*Le Breguet-Richet type II en décembre 1908. Premier client de Renault, Breguet utilise le Renault 50 puis 60 ch sur ses machines volantes. (Musée de Douai)..*

### **Appareil Curtiss**

Les trois machines les plus prometteuses en matière de performance aux Etats-Unis en 1908, le *Red Wing*, le *White Wing* et le *June Bug* sont toutes le fruit de l'*Aerial Experiments Association*, à la tête de laquelle se trouve le professeur A. Graham Bell et un sportif audacieux, recordman du monde de vitesse à motocyclette, Glenn Hammond Curtiss. Ce dernier a développé un V8 refroidi par eau qui développe 35 ch et un V8 refroidi par air qui délivre 50 ch et qui semble incassable. Avec ces moteurs, les machines de l'AEA font des progrès rapides en 1909.

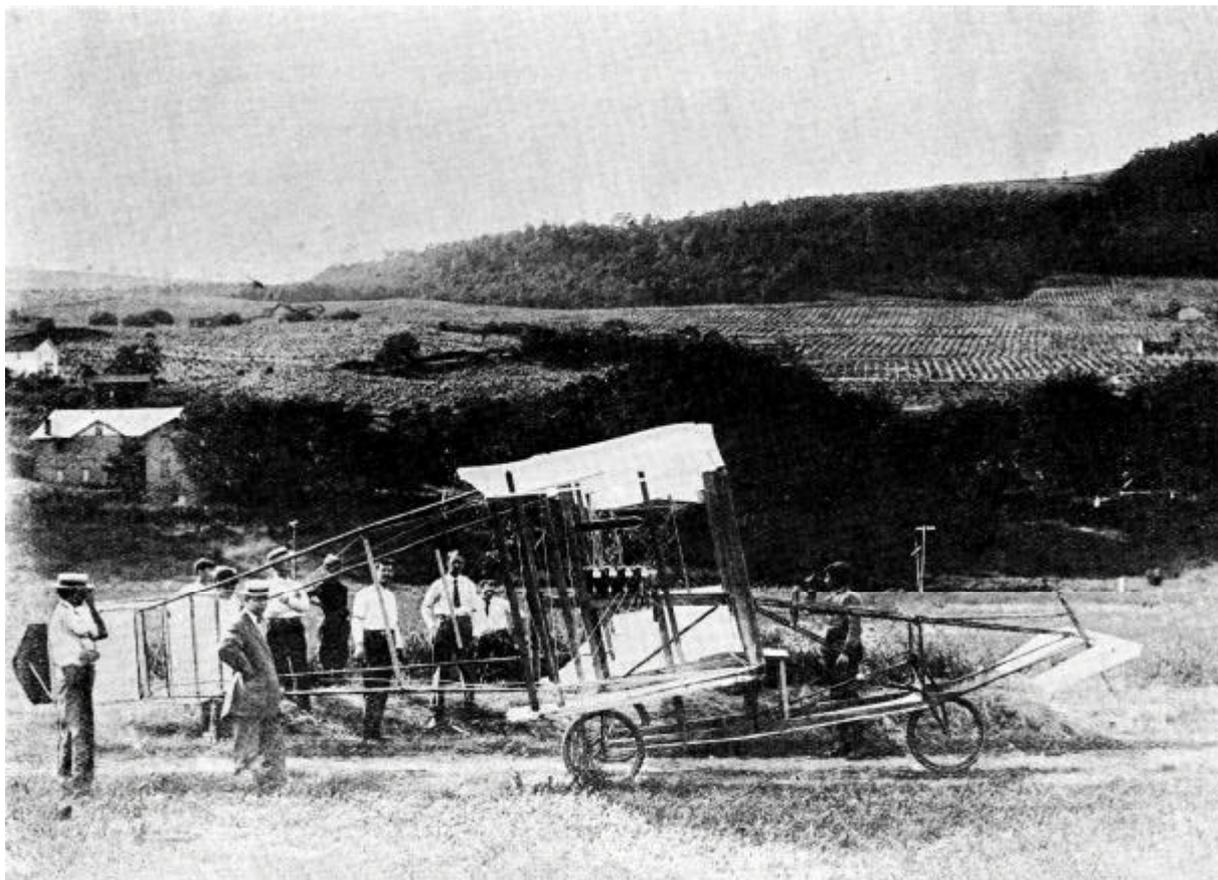
Le dernier appareil produit par l'association, le *Silver Dart*, piloté par James Mac-Curdy a dépassé tous les résultats précédemment atteints, en volant le 23 février 1909 à Baddeck (Nouvelle Ecosse) sur 4 miles  $\frac{1}{2}$  (8 km) à 50 pieds (15 m) au-dessus du lac gelé de Baddeck-Bay, remportant du même coup la Coupe du *Scientific American*. Le 8 mars 1909, le même appareil volait sur 12 miles (20 km) et en effectuant plusieurs virages. Le 20 mars, le pilote Baldwin vole sur 25 km, Mac-Curdy sur 32 km et Richardson pendant 38 mn.



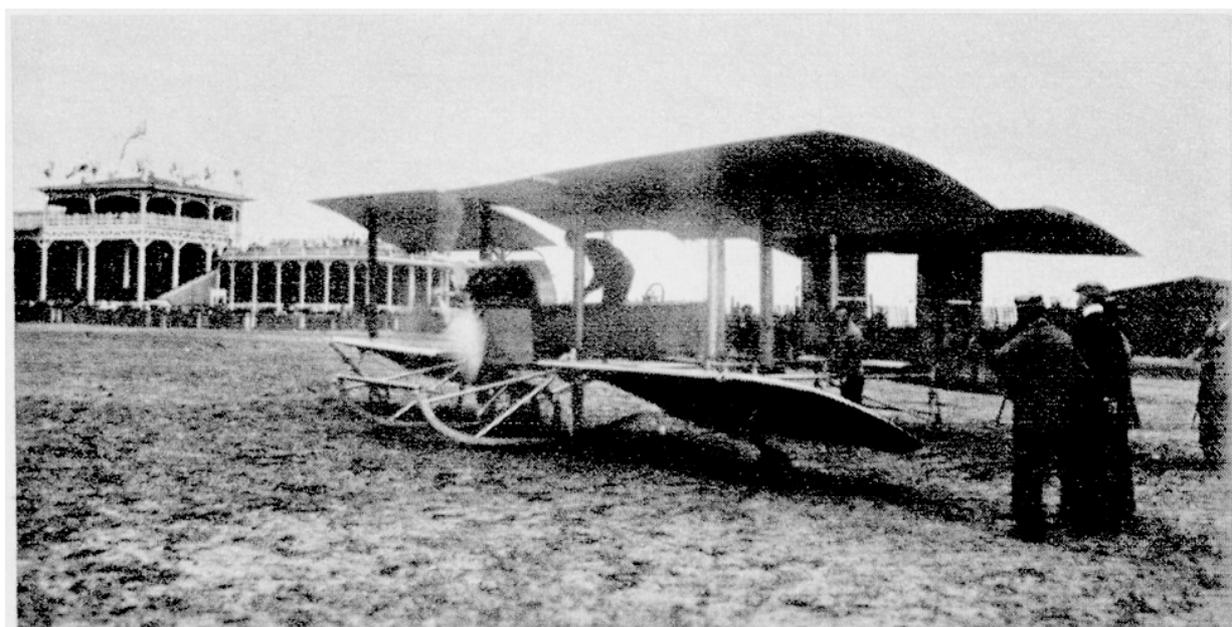
*Moteur Curtiss financé par l'AEA. Il développe 50 ch à 1 000 tours. Deux carburateurs, poids 110 kg. Un ventilateur crée une veine d'air forcé. (NASM).*

Le 20 mars 1909, Glenn Curtiss forme avec le pionnier Augustus Herring la « Herring Curtiss Company », au capital de 365 000 dollars. Cette société commerciale met immédiatement en chantier une nouvelle machine, le « Golden Flyer », dérivé de la machine de l'AEA. Le 13 juillet, Curtiss réussit plusieurs petits vols dont un de 2,8 km à 12 m de hauteur à la vitesse élevée de 65 km/h, à bord du biplan de la Herring-Curtiss Co baptisé « Golden Flyer ».

Elève de Curtiss, Willard commence les essais du « Golden Flyer » le 12 août, un biplan Herring-Curtiss. Il fait deux vols en circuit de 5 et 7 km, après quoi il abîme la machine.



*Appareil Curtiss, mars 1909. (L'Aérophile).*



*Le biplan Breguet n° 19 à moteur Renault devant les tribunes avant qu'il ne capote. (L'Aérophile).*

## Les concurrents

Quarante-et-un aéroplanes sont présents à Bétheny le 22 août. Ce nombre est évidemment très élevé : seuls une douzaine d'aviateurs ont réussi réellement des vols en « pilotant » leur machine volante, c'est-à-dire en maîtrisant tant les décollages que les virages. Ne sortent pas de leur hangar les deux monoplans REP que devait piloter Robert Esnault-Pelterie (blessé), le monoplan REP de Ernest Laurens, qui ne sait pas piloter, le biplan Wright à roues de Louis Schreck (même motif), le biplan Ariel (un Wright construit en France) aucun candidat ne voulant le piloter ou risquer les foudres des avocats des Wright à propos des licences.

Vingt-cinq pilotes de six nationalités et trente huit aéroplanes se présentent aux qualifications. Les préparations mécaniques passionnent évidemment les journalistes qui en relatent tous les détails. Avant même les premiers vols officiels des qualifications, le 22 août, le concours sportif aérien de Bétheny a déjà pris dans la presse et dans l'opinion un retentissement énorme.

Autour de l'aire de vol, les pavillons abritant les aéroplanes ressemblent à des tentes de chevaliers du temps de François 1<sup>er</sup> (camp du drap d'or). Le nom du constructeur est inscrit sur les portes que des mécaniciens gardent jalousement, chacun défendant son héros et ses petits secrets. Dans le public, certains prennent des paris sur les aviateurs, tombera, tombera pas.

Sont présentés sur la piste de Bétheny huit biplans Voisin, entretenus par six mécaniciens, cinq biplans Wright Flyer A et le biplan Ariel d'Eugène Lefebvre, tous construits en France dont trois déclarent forfait le jour de la compétition, cinq monoplans Blériot de deux types différents (type XI et type XII), quatre monoplans Antoinette dont deux ne prennent pas part à la course, quatre monoplans Robert Esnault-Pelterie (R.E.P.) à hélices REP de 2,0 m de diamètre dont un seul va tenter un vol le 22 août et quatre biplans du type Henry Farman, bichonnés par Herbster et Kieffer, les mécaniciens du sportif de Chalons.

Présents tout deux à Reims, les frères Orville et Wilbur Wright refusent de participer personnellement au Meeting. « *Ce qui m'intéresse c'est de fabriquer et de vendre des avions* » déclare Wilbur Wright. Il est venu de son école de pilotage de Pau (Pyrénées-Atlantiques) en spectateur avec ses élèves : le capitaine Paul Lucas-Girardville (qui refuse de piloter), Paul Tissandier (lâché seul le 18 mars 1909), Charles de Lambert (lâché seul le 17 mars 1909), qui forment de nouveaux élèves, Eugène Lefebvre, le lieutenant de Vaisseau Calderara (formé à Rome avec le lieutenant Savoïa) et l'ancien vendeur d'automobiles Louis Schreck. En conséquence, c'est l'Américain Glenn Hammond Curtiss qui défend les couleurs de l'Aéro-Club d'Amérique dans la Coupe de vitesse Gordon-Bennett. L'Américain pilote un appareil de sa fabrication, présent à un seul exemplaire, son appareil n° 2

ayant été accidenté aux Etats-Unis par son élève Eugene Ely lors des essais. Une machine de réserve (n° 9) est attendue dans la semaine. Deux mécaniciens l'accompagnent, payés par l'AEA. Curtiss ne dispose en France que d'un seul moteur compétitif pour le prix de vitesse, le nouveau V8 de 50 ch refroidi par air à magnéto Bosch. Deux moteurs refroidis par eau de 30-35 ch de secours sont toutefois venus de New-York au Havre par bateau. Ils ont été acheminés à Reims par le train depuis la Gare de l'Est à Paris.

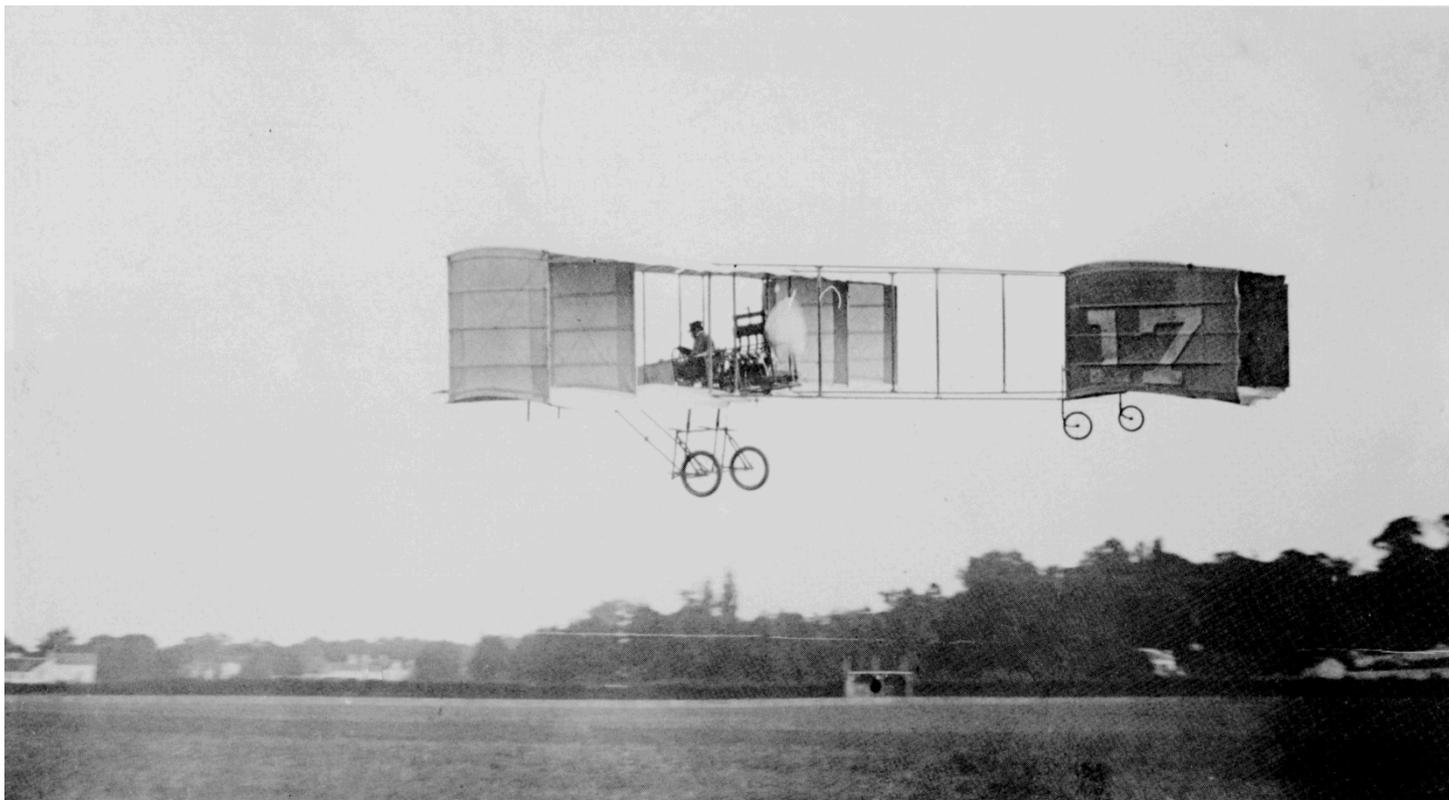
La Grande-Bretagne ne présente qu'un seul concurrent : le rugbyman écossais George Cockburn, un homme courageux mais peu expérimenté dans le pilotage d'un aéroplane. Il dispose d'un biplan Farman dernier cri, une excellente machine propulsée par le rotatif Gnome 50 ch doté d'une hélice Chauvière de 2,60 m de diamètre.

Le biplan d'Antoine Odier et des frères Vendôme accidenté aux essais, de même que celui d'Ambroise Goupy, sont présentés mais forfaits pour les qualifications. La Demoiselle 20 de Santos-Dumont est là mais ne vole pas. Comme Wilbur Wright, Santos-Dumont préfère regarder le spectacle depuis les tribunes.

Robert Esnault-Pelterie ne peut pas piloter : il a un bras en écharpe par suite d'une bagarre avec un charretier indélicat lors du convoi par la route de ses machines de Billancourt à Bétheny et doit confier ses quatre machines engagées (dans toutes les épreuves, sauf le prix des passagers) à d'autres pilotes. Elles portent les n° 1, 2, 3 et 10. Seul le n° 3 participera aux épreuves.

Portant le n° 18, le tout nouveau biplan du Hollandais Kluijtmans qui n'a encore jamais volé déclare forfait, de même que l'appareil biplan d'Antonio Fernandez (n° 35) dérivé de celui des Wright et que devait piloter le talentueux coureur automobile Léon Bathiat.

Louis Schreck (biplan Wright à roues), Elise Deroche (biplan Voisin), qu'on surnomme à cause de son port de tête altier la « baronne » de Laroche, Michel Clemenceau (monoplan R.E.P.) et Eugène Ruchonnet (il obtiendra la licence suisse n° 5 en 1910), monoplan Antoinette, qui sont encore en train d'apprendre à piloter, décident, après consultation de leur moniteur et leur patron d'écurie, de ne pas participer aux qualifications ni à aucune épreuve par mesure de prudence. Les machines n° 14 et 34 ne participent donc pas au meeting. Chez Wright, Paul Tissandier a inscrit deux machines (n° 4 et 15), il ne pilotera que la première. Même chose avec de Lambert (n° 7 et 36) qui ne pilotera que le biplan n° 7. Lefebvre dispose de deux biplans Astra-Wright (n° 25 et 26), mais n'utilisera que le premier. Confiées à Demanest, Ruchonnet et Latham, les Antoinette portent les numéros 11, 12 et 13, mais seul le n° 13 volera. Delagrange a inscrit sous le n° 16 le nouveau Blériot XI, mais aussi un biplan Wright.



*Cette photo est rare. Le capitaine Ferdinand Ferber est engagé à Bétheny en 1909 sous le pseudonyme de « de Rue » sur appareil Voisin n° 17 qu'il confie très vite à Georges Legagneux. (Cliché l'illustration 1909).*



*L'un des trois monoplans Antoinette de Latham est poussé par les dragons vers la piste. (L'illustration).*

La Grande Semaine d'Aviation de la Champagne, Reims du 22 au 29 août 1909

| <i>Pilote</i>        | <i>Appareil</i>  | <i>Moteur</i>                                      | <i>N°</i> | <i>Performance</i>                    | <i>Epreuve</i>   | <i>Prime</i>                   |
|----------------------|------------------|--|-----------|---------------------------------------|--|--------------------------------|
| M. Guffroy           | R.E.P. 2 bis     | 7-cyl R.E.P. de 35 ch                              | 1         | Embourbé le 1 <sup>er</sup> jour      |  |                                |
| J. de Lesseps        | R.E.P. 2         | 7-cyl R.E.P. de 35 ch                              | 2         | Forfait                               |  |                                |
| R. Esnault-Pelterie  | R.E.P. 2         | V8 Antoinette 50 ch                                | 3         | Forfait                               |  |                                |
| P. Tissandier        | Wright A         | 4-cyl Wright B. & Marre 32 ch                      | 4         | 110 km en 1 h 46                      | 6 <sup>e</sup> Prix de distance                                    | 5.000 francs                   |
| J. Gobron            | Voisin           | 4-cyl Gobron-Brillié 55 ch                         | 5         | Qualifié le 23 août                   |  |                                |
| R. Sommer            | H Farman III     | 4-cyl Vivinus 50 ch                                | 6         | Qualifié le 22 août                   | 5 <sup>e</sup> prix de vitesse 1 <sup>er</sup> jour                |                                |
| Ch. de Lambert       | Wright A         | 4-cyl B. & Marre 32 ch                             | 7         | 116 km en 1 h 52 mn                   | 4 <sup>e</sup> Prix de distance                                    | 5.000 francs                   |
| G. Curtiss           | Curtiss          | V8 Curtiss 50 ch                                   | 8         | 30 km en 23 mn<br>20 km en 15 mn 50 s | 1 <sup>er</sup> Prix de vitesse<br>Coupe Gordon Bennett            | 10.000 francs<br>25.000 francs |
| G. Curtiss           | Curtiss          | V8 Curtiss 35 ch                                   | 9         | Appareil forfait                      |  |                                |
| M. Clémenceau        | R.E.P. 1         | V8 Antoinette 25 ch                                | 10        | Forfait                               |  |                                |
| R. Demanest          | Antoinette VIII  | V8 Antoinette 50 ch                                | 11        | Forfait                               |  |                                |
| E. Ruchonnet         | Antoinette       | V8 Antoinette 50 ch                                | 12        | Forfait                               |  |                                |
| H. Latham            | Antoinette IV    | V8 Antoinette 50 ch                                | 13        | 111 km                                | 5 <sup>e</sup> Prix de distance                                    | 5.000 francs                   |
| A. Santos-Dumont     | Demoiselle 20    | 4-cyl Darracq 28 ch                                | 14        | Pilote forfait                        |  |                                |
| P. Tissandier        | Wright A         | 4-cyl B. & Marre 32 ch                             | 15        | Moteur cassé                          |  |                                |
| L. Delagrangé        | Blériot XI       | 3-cyl Anzani 25 ch                                 | 16        | Qualifié le 23 août                   |  |                                |
| De Rue (Ferber)      | Voisin           | V8 Antoinette 50 ch                                | 17        | Non qualifié                          |  |                                |
| Kluijtmans           | Kluijtmans       | V8 Antoinette 50 ch                                | 18        | Forfait                               |  |                                |
| L. Bréguet           | Bréguet I        | V8 Renault 50 ch                                   | 19        | S'est mis en pylone                   |  |                                |
| L. Paulhan           | Voisin           | 7-cyl rotatif Gnome 50 ch                          | 20        | 131 km en 2 h 43                      | 3 <sup>e</sup> Prix de distance                                    | 10.000 francs                  |
| L. Blériot           | Blériot XI       | 3-cyl Anzani 25 ch                                 | 21        | Bris d'hélice                         |  |                                |
| L. Blériot           | Blériot XII      | V8 ENV 50, 60 et 80 ch                             | 22        | 76,95 km/h                            | Record de vitesse  |                                |
| L. Blériot           | Blériot XII      | 3-cyl Anzani 40 ch                                 | 23        | 20 km en 15 mn 56                     | Coupe Gordon-Bennett   |                                |
| A. Leblanc           | Blériot XI       | 3-cyl Anzani 25 ch                                 | 24        | Problèmes de moteur                   |  |                                |
| E. Lefebvre          | Wright A (Ariel) | 4-cyl Wright B. & Marre 32 ch                      | 25        | Vole avec le marquis de Polignac      | 4 <sup>e</sup> Prix de vitesse                                     | 2.000 francs                   |
| W. Wright            | Wright A (Ariel) | 4-cyl Wright B & Marre 32 ch                       | 26        | Forfait                               |  |                                |
| E. Bunau-Varilla     | Voisin           | V8 Antoinette 50 ch puis Gnome 50 ch               | 27        | Qualifié le 22 août                   | Prix des mécaniciens   | 2.500 francs                   |
| H. Rougier           | Voisin           | 4-cyl Itala 50 ch, Renault 50 ch                   | 28        | 55 mètres                             | 4 <sup>e</sup> Prix d'altitude                                     | 1.450 francs                   |
| H. Latham (G Bailly) | Antoinette       | V8 Antoinette 50 ch                                | 29        | 155 mètres<br>154 km                  | 1 <sup>er</sup> Prix d'altitude<br>2 <sup>e</sup> Prix de distance | 10.000 francs<br>25.000 francs |
| H. Farman            | H Farman III     | 4-cyl Vivinus 40 ch puis 7-cyl rotatif Gnome 50 ch | 30        | 10 mn 39<br>180 km                    | 10 km avec passagers<br>1 <sup>er</sup> Prix de distance           | 13.000 francs<br>50.000 francs |
| E. Deroche           | Voisin           | V8 Antoinette 50 ch                                | 31        | Forfait                               |  |                                |
| H. Farman            | H Farman III     | V8 Antoinette 50 ch                                | 31        | Inscrit le 15 juin                    |  |                                |
| G. Cockburn          | H Farman III     | 7-cyl rotatif Gnome 50 ch                          | 32        | Qualifié le 22 août                   | 8 <sup>e</sup> Prix du tour de piste                               |                                |
| H. Fournier          | Voisin           | V8 Antoinette 50 ch                                | 33        | Casse ses ailes le 23/08              |  |                                |
| H. Farman            | H Farman         | 4-cyl Vivinus 40 ch                                | 34        | Qualifié le 23 août                   |  |                                |
| L. Schreck           | Wright à roues   | 4-cyl Wright B. & Marre                            | 34        | Forfait pilote                        |  |                                |
| L. Bathiat           | Fernandez        | V8 Antoinette 25 ch                                | 35        | Forfait                               |  |                                |
| Ch. de Lambert       | Wright A         | 4-cyl Wright B & Marre 32 ch                       | 36        | Forfait                               |  |                                |
| E. Sanchez-Besa      | Voisin           | 4-cyl Gobron-Brillié 55 ch et V8 Antoinette 50 ch  | 37        | Réglages défectueux                   |  |                                |
| G. Legagneux         | Voisin           | V8 Antoinette 50 ch                                | 38        | Qualifié sur n° 17                    |  |                                |
| A. Goupy             | Goupy II         | V8 Antoinette 50 ch                                |           | Forfait                               |  |                                |
| G. Busson            | Witwig-Lioré-D.  | V8 Renault 50 ch                                   |           | Forfait                               |  |                                |
| A. Odier             | Odier-Vendôme    | 2-cyl Turcat-Méry 18 ch                            |           | Forfait                               |  |                                |

**Les concurrents et les résultats du meeting de Reims 1909. (Gérard Hartmann).**



*Ingénieur de grande classe, Pierre Clerget a fait remarquer à Adolphe Clément-Bayard, son patron (connu pour son avarice), qu'il était moins bien payé que les ouvriers. Réponse du patron : vous pouvez augmenter votre salaire en effectuant des vols sur les produits de la société, la moitié des gains sera pour vous.*

*Clerget à Reims en 1909 (quatrième à partir de la gauche) est venu en ballon, sur l'Aurore III. Il termine pour la firme Clément-Bayard qui l'emploie une tournée de démonstrations qui a duré plus d'un an et demi. (Collection Clerget).*

*Dès qu'il put, Clerget reprit sa liberté.*

## Les qualifications

D'importantes et inattendues personnalités sont annoncées : revenu de Cherbourg où il avait présidé la revue navale avec le tsar Nicolas II, le président de la République Armand Fallières et son épouse vont honorer le meeting de leur présence, Monsieur Millerand aussi, de même que le Général anglais French, le Général Brun chef des armées et ministre de la Guerre, Lord Northcliffe, directeur du *Daily Mail*, Lloyd George, le Chancelier de l'échiquier britannique et le prince Albert de Belgique.

Contrairement à leur crainte, les organisateurs ne vont pas perdre d'argent. Plus de cent mille spectateurs se massent chaque jour autour de la piste et de l'entrée de l'hippodrome pour assister aux envolées ; les organisateurs vont enregistrer pour la semaine un total de plus d'un million d'entrées. 150 000 spectateurs achètent un billet le 28 août, jour des finales et 300 000 le lendemain, jour de la course de vitesse de la Coupe Gordon-Bennett. Ville la plus proche, Reims n'avait jamais connu une telle agitation. Les hôtels sont pris d'assaut. Les boulangers ont tout vendu un quart d'heure après l'ouverture du matin.



La tribune officielle. (L'illustration).

Les commissaires sportifs sont en place : le comte Castillon de Saint-Victor, Paul Rousseau, Edouard Surcouf, Georges Besançon et François Peyrey et leurs assesseurs. La qualification consiste en fait à réaliser un tour de piste, avec ses quatre virages, donc avec un vent différent à chaque côté. Beaucoup n'y parviennent pas. Ce n'est pas une surprise, les pilotes qui se qualifient à Bétheny sont expérimentés et possèdent déjà des heures de vol au compteur. Louis Blériot pilote - et qualifie - trois appareils, deux nouveaux Blériot XII et un Blériot XI (moteurs Anzani et ENV, hélices Chauvière, toiles Continental) ; le sculpteur amoureux de vitesse Léon Delagrangé (dont les premiers vols remontent à 1907) pilote le Blériot n° 16, tandis que le Blériot n° 24 est

engagé au nom d'Alfred Leblanc<sup>4</sup>. Latham qualifie facilement ses deux monoplans Antoinette des types IV et VIII qui portent les numéros de course 29 et 13. Notons que l'Antoinette n° 29 que pilote Latham est engagée par un certain G. Bailly (un pseudonyme) pour un pilote non encore breveté. Jean Gobron, qui s'est entraîné au camp de Châlons-sur-Marne en juillet aux côtés de Maurice Colliex, d'Henri Fournier (ex champion automobile) et du capitaine Médéric Burgeat, pilote le biplan Voisin à moteur Gobron-Brillié n° 5, de même que José Sanchez-Besa (n° 37).

Les résultats ne seront-ils qu'une question de moteur ? Les appareils Wright sont propulsés par un 4-cyl en ligne de 28-32 ch construit en France chez Bariquand & Marre, peu puissant (plus près de 27-28 ch que de 32) mais robuste puisqu'il tient une bonne journée avant démontage. Anzani, le motoriste vainqueur de la Manche, propulse avec ses moteurs en éventail de 25 et 35 ch les appareils Blériot XI, le moteur Anzani de 45 ch allant au Blériot XII n° 23 destiné à la vitesse. Les moteurs REP 35 ch de même architecture animent les monoplans REP. Henri Farman, qui pilote pour la première fois ses propres appareils, s'aligne au début de la compétition avec des moteurs Vivinus (constructeur belge) fabriqués à Paris développant 40 ch pour un poids de 140 kg, équipés de carburateur Zénith et de magnéto Bosch.

Louis et Laurent Seguin sont là pour assister techniquement leurs clients. Ils sont venus avec cinq mécaniciens dirigés par Sergan, le chef d'atelier chez Gnome, et neuf moteurs Omega. Trois d'entre eux sont montés dans des aéroplanes, les autres mis en réserve. Le premier Omega est placé sur le Farman de Cockburn. Pour motoriser le Voisin de Paulhan lui est confié un second rotatif Gnome de 50 ch qui lui a été offert par ses amis du journal *L'Aviation*. Les autres biplans Voisin sont propulsés par le moteur Gobron-Brillié de 55 ch (qui en développe 45 tout au plus) réalisé à Billancourt. Blériot possède sur son appareil n° 22 - qui est aussi avec le biplan Breguet le plus lourd du plateau, 620 kg - le moteur le plus puissant, un E.N.V. annoncé pour 80 ch (qui développe un peu plus de 65 ch) refroidi par eau, alors que Delagrangé a l'avantage de disposer de l'appareil le plus léger, 240 kg. Le troisième moteur Omega est proposé par Louis Seguin à Henri Farman, animant une hélice Chauvière de 2,60 m.

Parmi les qualifiés on compte Maurice Guffroy, aux mains du R.E.P. rouge portant le n° 1 (450 kg, 20 m<sup>2</sup> de surface portante). Employé chez Ariel, Eugène Lefebvre et son biplan Wright n° 25 (450 kg, 40 m<sup>2</sup> de surface portante) sont les seconds sur la liste. Ingénieur chez Ariel (société fondée par Lazare Weiller), Lefebvre détient la concession des brevets Wright en France.

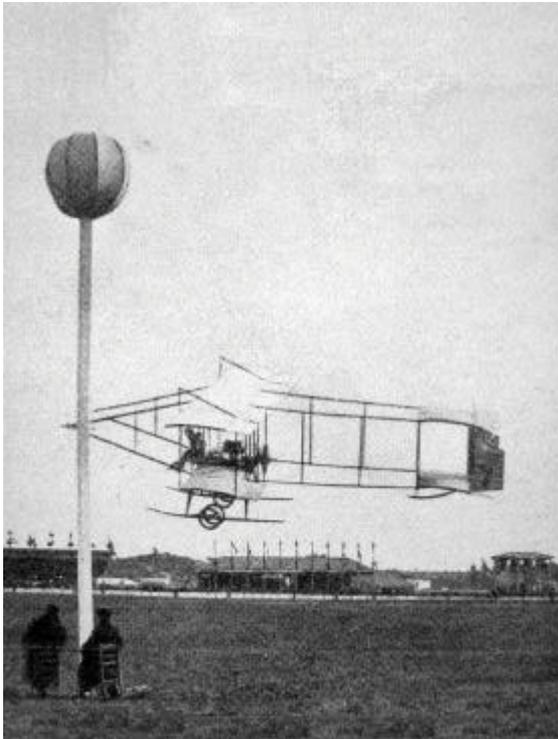
4. A quarante ans, Alfred Leblanc fait figure d'ancien. Ingénieur dans l'industrie métallurgique, Leblanc pratique l'aérostation depuis 1903 et à haut niveau puisque parallèlement à ses essais sur aéroplanes il va battre en ballon des records de distance en France, Etats-Unis, Canada, Russie.



Le Voisin-Gnome n° 20 de Paulhan à Bétheny, août 1909. (Musée de l'Air).

Ayant parcouru aux essais depuis le 16 août 116 km, de Lambert se qualifie aisément sur le biplan Wright n° 7 (470 kg et 50 m<sup>2</sup> de surface portante). Il dispute toutes les épreuves (durée, altitude, vitesse, passagers).

Ex employé par la firme *Antoinette*, le capitaine Ferdinand Ferber qui ne veut pas que sa carrière dans l'armée soit compromise un peu plus s'est engagé sous le pseudonyme de « de Rue » sur le biplan Voisin n° 17, lui-aussi dans toutes les épreuves.



Roger Sommer sur le biplan Farman à Bétheny en 1909 (*L'Illustration*).

L'ancien champion cycliste Roger Sommer, inscrit sur deux biplans Farman, se qualifie sur le n° 6, un Farman III, toiles Farman, moteur Vivinus, carburateurs Zénith, magnéto Bosch, dans toutes les épreuves, sauf la hauteur.

Le jeune Etienne Bunau-Varilla, dont le père, ingénieur en charge de la construction du canal de Panama, lui a offert un biplan Voisin pour couronner la fin de ses études, porte le numéro 27 mais n'a jamais piloté en public. Il va pourtant se qualifier brillamment et disputer toutes les épreuves.

Tout le petit monde intéressé par l'aviation naissante est là, Georges Besançon<sup>5</sup>, membre des commissaires de l'Aéro-Club de France et rédacteur en chef de la revue *L'Aérophile* ; le tonitruant Ernest Archdeacon ; Henry Deutsch de la Meurthe, industriel fournissant la toile caoutchoutée, le gaz pour remplir les ballons et l'essence des moteurs ; Léon Levavasseur, créateur de l'*Antoinette* et son commanditaire l'industriel Jules Gastambide et ses deux enfants Robert et Antoinette (c'est sa fille, Antoinette, qui a inspiré le nom de la société) ; les aéronautes René et Pierre Gasnier du Fresne ; l'industriel Louis Renault ; Louis Breguet, pilote débutant, qui se qualifie avec brio sur le Breguet I, un biplan de sa construction avec lequel il obtiendra son brevet de pilote de l'Aéro-Club de France en début d'année 1910, avec le n° 52 ; l'ingénieur motoriste Pierre Clerget<sup>6</sup> assiste aux envolées, comme Lucien Chauvière, spécialiste des hélices d'avion, Gaston Tissandier, le rédacteur en chef de la revue *La Nature* et célèbre aéronaute accompagne son fils Paul engagé sur biplan Wright aux côtés du comte et de la comtesse Charles de Lambert<sup>7</sup> et le jeune fils de Lazare Weiller, Paul-Louis Weiller, 16 ans (futur PDG de Gnome & Rhône), qui fut en 1908 à quinze ans le premier passager de Wilbur Wright. Entrepreneurs et festifs, Gabriel et Charles Voisin sont venus de Paris « soutenir leurs clients » au moyen d'une cuisine de campagne complète avec un chef de rang et une armée de marmitons.

5. Aéronaute et grand journaliste, Georges Besançon (1866-1934) fut secrétaire général de la Fédération Aéronautique Internationale (F.A.I.) de 1905 à 1909.
6. Clerget est venu à Reims en ballon.
7. De Lambert, qui possède un fameux tir aux pigeons sur l'île Seguin à Billancourt, et qui parle anglais couramment (sa mère était née à Londres) fut le premier élève civil de Wilbur Wright à Pau. Il fut le premier aviateur à survoler le sol des Pays-Bas, le 27 juin 1909 sur un Wright.

## Le 1er jour de compétition

La compétition s'ouvre le dimanche 22 août au matin, 9 h 00. Au programme les éliminatoires de la Coupe Gordon-Bennett de vitesse, les essais (1<sup>ère</sup> séance) du Grand Prix de la Champagne et de la ville de Reims, le Prix du tour de piste (1<sup>ère</sup> séance) et le Prix des aéronats (1<sup>ère</sup> séance). Le temps est exécrable. La pluie intense de la veille a cessé mais les bourrasques de vent persistent. Toute la semaine qui a précédé, il a plu et le mauvais temps a transformé le terrain d'aviation de Bétheny en bourbier. Les automobiles s'y enfoncent jusqu'au moyeux. La piste est encore très boueuse quand s'ouvre le concours d'aviation et la présence du vent de travers ne facilite pas le départ des aviateurs.

Le premier concurrent qui tente un vol, le R.E.P. n° 1 rouge de Guffroy, doit être traîné pitoyablement par un cheval sur la ligne de départ. Moteur à pleins gaz, son pilote ne peut l'arracher à la boue et doit abandonner. La pluie cesse un instant, ce qui provoque la sortie des avions, puis se remet à tomber, ce qui provoque le retour des avions aux abris. Le spectacle n'est pas au rendez-vous, le public attend sous la pluie battante.

Second à s'élancer, vers 11 heures, le Wright de Paul Tissandier décolle, grâce à sa catapulte, et doit bientôt s'arrêter, moteur noyé par la pluie. Avant midi Blériot prend l'air sur son puissant type XII, et doit renoncer après 2 500 mètres, en panne d'allumage, carburateur bouché par de l'herbe. Latham lui succède et ne parcourt même pas cette distance. Le public commence à s'impatienter. Heureusement, Lefebvre effectue un beau tour de piste, en 8 mn 58 s et prend la tête du classement.

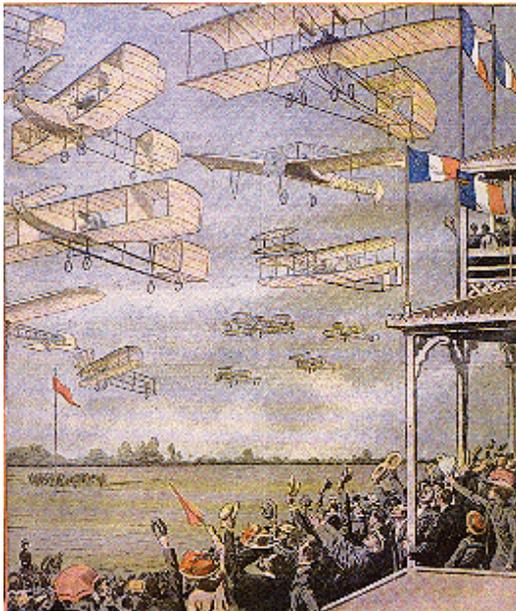
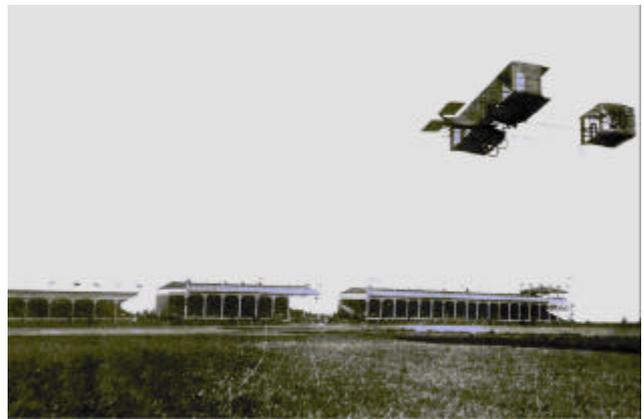


Illustration fantaisiste du Petit-Journal, montrant le meeting de Bétheny 1909, avec un « ciel noir d'aéroplanes ». (B.N.F.).

Personne ne vole durant plusieurs heures. Le public en profite pour déjeuner et boire quelques coupes de champagne. Le spectacle de l'après-midi est pitoyable. Même les aéronats peinent à effectuer un tour de piste. Vers 16 heures, le vent tombe, la pluie cesse, un arc-en-ciel s'épanouit au-dessus de la cathédrale de Reims. La météo s'améliore (pression atmosphérique). Plusieurs aviateurs décident de prendre l'air. Avant la tombée de la nuit, les spectateurs qui ont eu la patience d'attendre sont satisfaits : jusqu'à sept appareils volent ainsi simultanément sur la piste. « *Le ciel était noir d'aéroplanes* » rapportera avec exagération le correspondant du *Daily Mail*, avec une admiration mêlée de crainte. En effet, alors que le jour tombe, plusieurs avions volent en formation serrée et frôlent le public massé devant la piste. C'est heureux qu'il n'y ait pas d'accident.



Paulhan (Voisin n° 20) en vol à Bétheny.

Au soir du 1<sup>er</sup> jour de la compétition sont qualifiés pour la Coupe Gordon-Bennett : Eugène Lefebvre (Wright n° 25), Blériot (avion n° 23), Latham (Antoinette n° 13), sont suppléants Tissandier (Wright n° 4), Latham (Antoinette n° 29), Paulhan (Voisin n° 20) et Sommer (Farman n° 6).

Economisant son unique avion et son unique moteur de course, Curtiss renonce aux épreuves d'endurance. Convaincu de voler au cours de la semaine mais prudent, étant donné le temps, Henry Farman n'a pas encore tenté de prendre la piste. L'homme qui connaît bien la compétition pour avoir disputé des quantités de courses cyclistes a des nerfs d'acier : rien ne semble pouvoir l'affecter.

Lefebvre (Wright n° 25) remporte le prix du tour de piste du jour, à la vitesse moyenne de 66,800 km/h - nouveau record du monde de vitesse sur 10 km - devant Tissandier (Wright n° 4), de Lambert (Wright n° 7), Latham (Antoinette n° 13 puis n° 29), Paulhan (Voisin n° 20), Sommer (Farman n° 6) Cockburn (Farman n° 32) et Bunau-Varilla qui a acheté et fait monter un moteur Gnome sur son Voisin n° 27.

Sur trois tours de piste (30 km) Tissandier avec 62,200 km/h, devance de Lambert, Lefebvre, Paulhan et Sommer.

## Le 23 août

Au programme du second jour, le Prix de vitesse (1<sup>ère</sup> séance), le Prix du tour de piste (2<sup>ème</sup> séance), le Prix des passagers et le Prix des aéronats (2<sup>ème</sup> séance). Tôt le matin alors que la foule a déjà envahi les tribunes, les vols sont encore difficiles à cause des rafales de vent, toujours de travers par rapport à la piste de départ. Ferber décolle et en fait les frais : il casse du bois au bout de 100 mètres. Ce sera sa seule prestation à Bétheny ; rappelé par l'Armée après un congé sans solde de trois ans, le célèbre capitaine ne dispute pas la fin des épreuves. Son appareil est confié à Georges Legagneux, mécanicien chez *Antoinette*, et qui a débuté sur le triplan Farman en Autriche.

Toujours à cause du vent qui souffle à 8 m/s, Blériot heurte le sol au second pylône. Plus aérien, Bunau-Varilla vole sur 100 mètres (miracle du Gnome !). De Lambert ne parvient pas à décoller son biplan Wright, malgré ses deux hélices. Blériot repart et essuie aussitôt une seconde chute. Delagrange parvient s'envoler, son appareil tangué dangereusement, prend un peu de hauteur et finit par tomber au troisième pylône après un vol de six minutes. En fin de matinée, Bunau-Varilla, qui vole à trente mètres d'altitude ne peut contrôler son aéroplane lors d'un virage et s'abat dans un champ de blé, heureusement sans dommage pour le pilote.



Le Blériot XI de Blériot à Bétheny, 1909.

A midi, les vols se succèdent, de plus en plus nombreux, sans entraîner l'enthousiasme du public. Paulhan décolle et tient l'air une bonne heure ; mais tout près du but qu'il s'est fixé, les cinquante kilomètres, il tombe en panne d'essence. Le léger réservoir qu'il a monté est trop petit. Delagrange reprend la piste ; il ne fait que 20 mètres. Gobron lui succède ; il ne tient l'air que sur 200 mètres. Latham reprend la piste sur son monoplan *Antoinette* mais casse son hélice. Fournier quitte le sol et démolit son biplan Voisin pourtant robuste. Lefebvre tombe bêtement à l'extrémité de son rail de lancement. Paulhan repart vers 14 heures avec un nouveau réservoir de plus grande capacité, suivi par Lefebvre. Sanchez-Besa parcourt tout au plus 100 mètres avant

de s'affaler au sol. Blériot qui prend le départ à sa suite vole trente secondes : son appareil semble déréglé. Delagrange tient l'air à peine une minute. A ce stade du meeting, le spectacle est désolant et le public commence à quitter le terrain d'aviation, furieux du prix d'entrée.



Glenn Curtiss photographié aux commandes de son aéroplane, Reims 1909. (Carte postale ancienne).

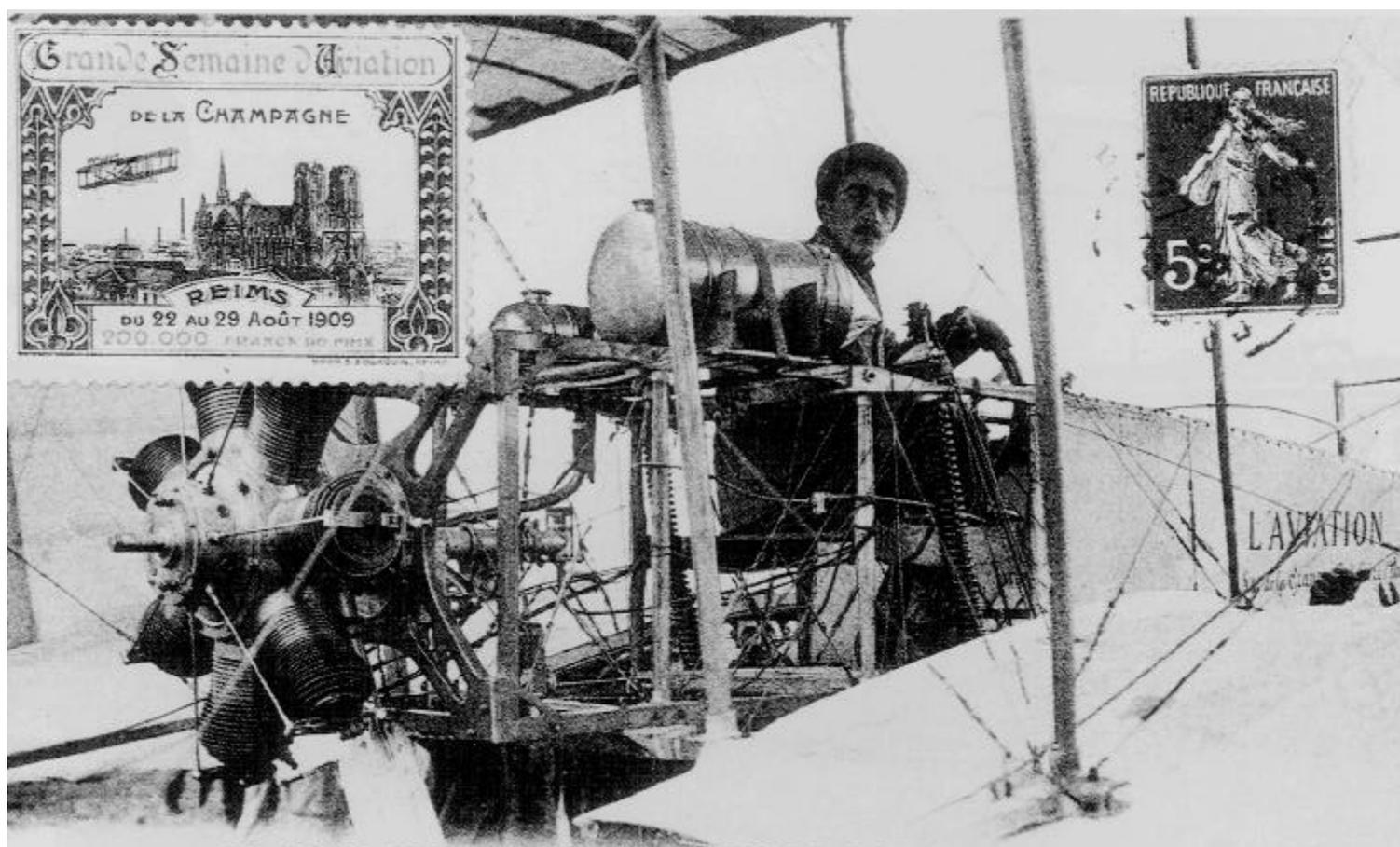
Après quasiment deux journées d'essais, de Lambert n'est pas parvenu à faire décoller son biplan Wright, pourtant lancé d'une catapulte. Gobron n'a parcouru que 500 mètres, de même que le flegmatique Henri Farman, qui effectue tranquillement les réglages de sa machine sans chercher une performance. Latham parvient à voler cinq kilomètres, un demi-tour de piste, au moment où Curtiss se qualifie pour la Coupe Gordon-Bennett de façon retentissante, en battant sur un tour le record du monde de vitesse : 69,800 km/h. Pendant ce temps, Paulhan avec son Gnome rotatif équipé d'un grand réservoir a accompli tranquillement un vol de 56 km et il prend la tête du Grand Prix de Champagne devant Lefebvre, biplan Wright.

Comme Farman, Blériot effectue des sorties utiles plutôt que retentissantes. Il entreprend de régler méthodiquement pour la course de vitesse ses appareils n° 21, 22 et 24 dans cet ordre.

Cockburn effectue le tour de piste qualificatif sur son Farman III à moteur Gnome. Henry Farman, enfin, au soir du second jour, a qualifié son appareil n° 30 sans difficulté.

Les biplans Voisin de Gobron, Fournier et Bunau-Varilla réalisent le tour de piste aux mains de leurs pilotes, Delagrange (Blériot n° 16) fait de même.

Au soir du second jour, alors que le public a largement quitté la pelouse, le meeting aérien commence à devenir intéressant.



**Le biplan Voisin de Louis Paulhan à Reims en 1909 est l'un des trois aéroplanes équipés d'un moteur rotatif Gnome Oméga de 50 ch. (Musée municipal de Sartrouville).**

*Paulhan a reçu de Louis Seguin un moteur Gnome 50 ch monté sur son Voisin dès les premiers jours du meeting de Reims 1909. Avec une excellente bipale Chauvière, il propulse l'aéroplane qui lui a été offert par le journal L'Aviation après sa victoire au concours des modèles réduits d'appareils d'aviation disputé le 21 juin 1908 dans la Galerie des machines du Vélodrome d'hiver à Paris. On voit le réservoir supplémentaire monté par Paulhan.*

## Le mardi 24

Le troisième jour de la compétition est réservé à un petit programme puisque seuls sont disputés le Prix du tour de piste (3<sup>ème</sup> séance) et le Prix des aéronats (3<sup>ème</sup> séance). Au matin de ce troisième jour, alors qu'une foule dense attend les avions et leurs glorieux aviateurs, le temps est de nouveau détestable. Les pilotes doivent attendre une éclaircie avant de s'élancer.



Louis Paulhan en 1908

Dès que les machines sont sorties, les premiers s'étant élancés, la foule se met à crier. Lefebvre sur son Wright se livre à des acrobaties au-dessus des tribunes, passant

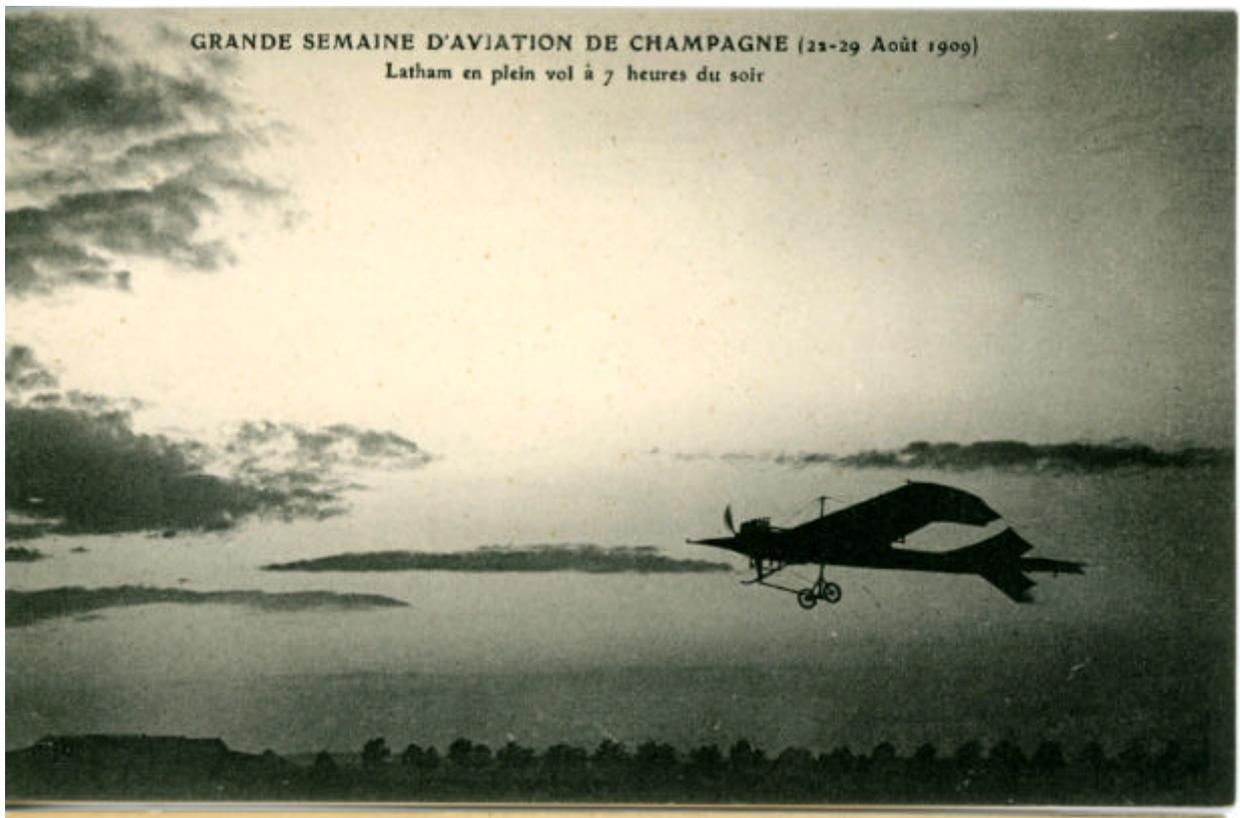
sous les concurrents en piste et en plein vol, effectuant des huit et rasant la piste, obligeant les photographes affolés à se jeter à plat ventre.

Moins spectaculaire mais plus difficile à réaliser, sur son Blériot XII n° 22 à moteur E.N.V. de 80 ch, Blériot reprend à Curtiss le record du monde de vitesse, 74,308 km/h sur un tour de piste effectué en 8 mn 04 secondes et 2/5.

La journée est marquée par la visite du président de la République, son épouse et ses ministres. Le train présidentiel arrive à Bétheny à 15 h 55. En descendent messieurs Armand Fallières, Aristide Briand, président du Conseil et chef du gouvernement, Alexandre Millerand, ministre des Travaux publics et des Communications, Jean Dupuy, ministre du commerce, le général Jean Brun, ministre de la Guerre, M et Mme Jean Lanes et divers officiers de l'état-major des armées.

Le départ du président de la République est salué par Bunau-Varilla, le seul à voler encore le soir de cette journée où le ciel est de nouveau sombre, humide et venteux. Le jeune pilote accomplit un tour complet de piste sous les applaudissements du public.

Autre fait marquant de la journée, Latham est admiré pour l'élégance de son pilotage : à bord de son *Antoinette* il survole en vol la machine de Delagrangé « en se penchant par dessus son avion ». Le dandy des airs a conquis totalement le public, subjugué par l'aisance dont il fait preuve aux commandes de sa machine.



## Le 4ème jour

Au programme de ce quatrième jour de compétition, le Grand prix de la Champagne et de la ville de Reims (2<sup>ème</sup> séance), le Prix du tour de piste (4<sup>ème</sup> séance) et le Prix des aéronats. Le vent est vif, 10 m/s, souffle en rafales, provoquant des remous. Beaucoup d'appareils qui sont sortis ne volent pas et regagnent leur hangar quand le vent fraîchit.

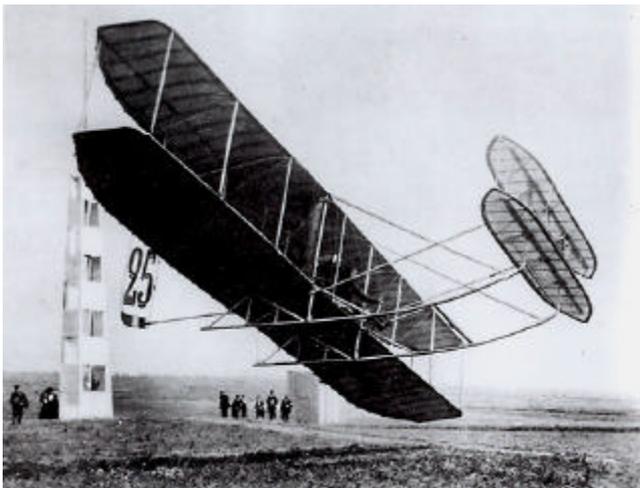


Le président de la République et les membres du gouvernement se sont fait présenter un biplan Wright, le mardi 24 août 1909. (L'Aérophile).

Curtiss tente vainement de reprendre à Blériot le record de vitesse sur un tour de piste, avec 10 km effectués en 8 mn 11 s (74,900 km/h).

Rougier est en passe d'abandonner la compétition, ayant cassé son moteur Itala.

Fournier sur son biplan Voisin fait un cheval de bois.



Lefebvre fait des virages sur l'aile. (L'Illustration).

Paulhan, grâce à son gros réservoir et au Gnome rotatif qui marche comme une horloge, tient l'air pendant 2 h 43 mn 24 s, nouveau record du monde de durée de vol et de durée de vol. Il se félicite d'avoir abandonné son moteur Antoinette, il a couvert 133,676 kilomètres : le

record du monde de durée de vol des frères Wright (124, 700 km) est battu ! Farman le regarde d'un air dubitatif. Le petit rototo Gnome serait-il fiable à ce point ? Dans le Grand Prix de Champagne, Paulhan devance maintenant en effet Latham auteur d'un superbe vol de 31 kilomètres et Lefebvre de plusieurs longueurs.

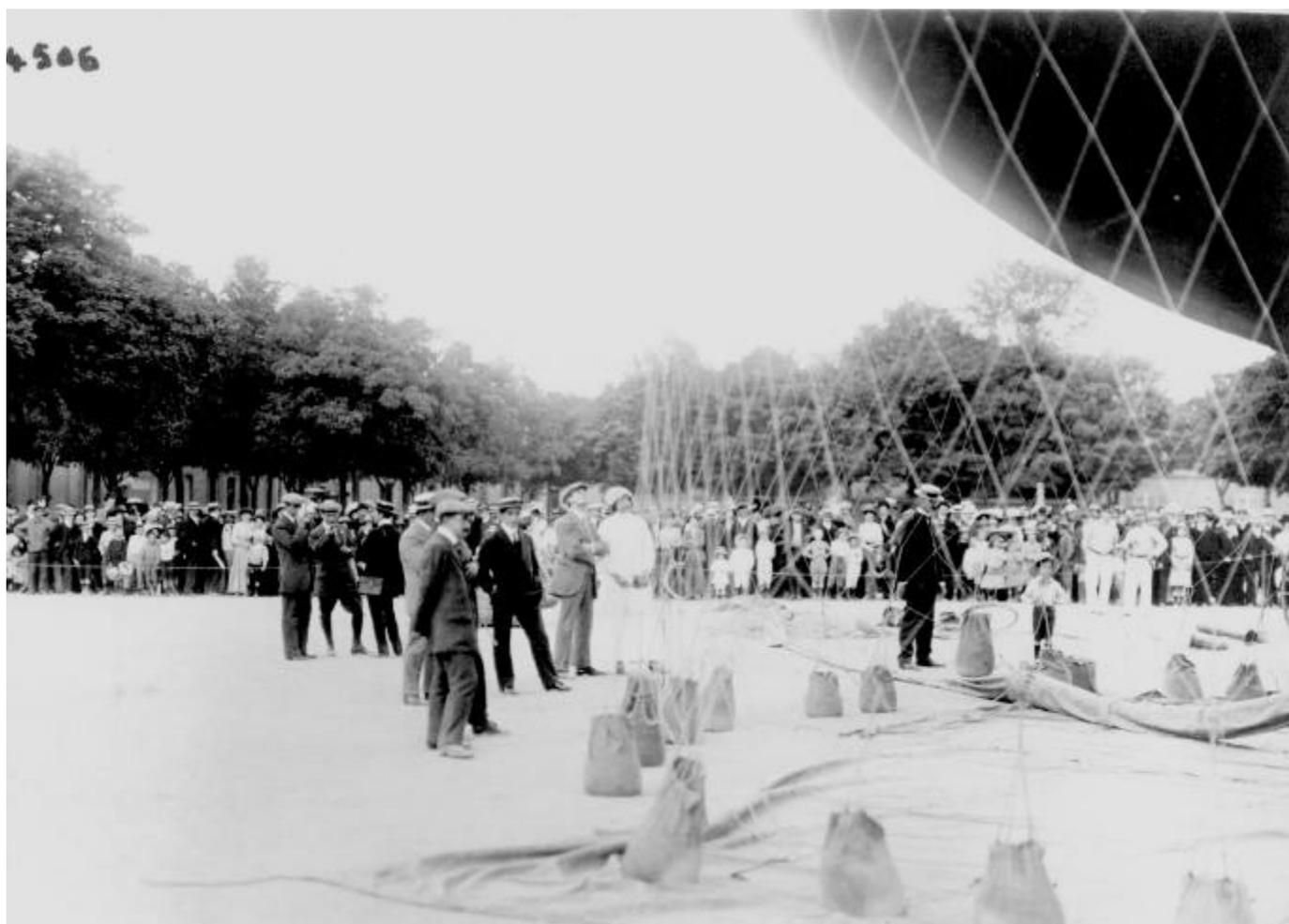
| Distance | Temps total    | Temps au tour |
|----------|----------------|---------------|
| 10 km    | 12 mn 16 s     | 12 mn 16 s    |
| 20 km    | 24 mn 10 s     | 11 mn 53 s    |
| 30 km    | 35 mn 58 s     | 11 mn 48 s    |
| 40 km    | 48 mn 13 s     | 12 mn 14 s    |
| 50 km    | 1 h 00 mn 31 s | 12 mn 18 s    |
| 60 km    | 1 h 12 mn 55 s | 12 mn 12 s    |
| 70 km    | 1 h 25 mn 08 s | 12 mn 12 s    |
| 80 km    | 1 h 37 mn 58 s | 12 mn 49 s    |
| 90 km    | 1 h 50 mn 37 s | 12 mn 39 s    |
| 100 km   | 2 h 04 mn 33 s | 13 mn 55 s    |
| 110 km   | 2 h 16 mn 45 s | 12 mn 12 s    |
| 120 km   | 2 h 28 mn 36 s | 11 mn 51 s    |
| 130 km   | 2 h 40 mn      | 11 mn 24 s    |

Le tour par tour de Paulhan et son Gnome 50 ch le 25 août 1909 à Bétheny. (Source : Aéro-Club de France).



Le brillant ingénieur et pilote Eugène Lefebvre devait trouver la mort le 7 septembre à Port-Aviation.

Que fait Henri Farman au soir de cette quatrième journée ? Il s'est enfermé avec ses mécaniciens dans son stand et il prépare quelque chose : Louis Seguin a tenu promesse, avec un an de retard : la veille du meeting il a livré à Farman un moteur de 50 ch qui pèse moins de 60 kg qui fait merveille sur la piste aux mains de Paulhan. Farman se dépêche de faire démonter par ses mécaniciens son lourd Vivinus et d'installer sur sa machine le petit 7-cyl construit à Gennevilliers, avec une hélice Chauvière toute nouvelle, aérodynamique, la fameuse « intégrale » testée en soufflerie. L'hélice a été taillée à Paris en catastrophe et c'est Dick Farman, l'aîné des trois frères, qui s'est chargé de la convoyer à Bétheny par le train. Pendant les trois premiers jours, le public n'a pas vu le meilleur aviateur français. Farman et ses mécaniciens ne sont quasiment pas sortis de leur hangar, le temps de refaire le centrage de la machine. Or, il ne reste que trois jours de compétition.



*Avec l'Aurore III Clément-Bayard à Reims, 1909. (Collection Clerget).*

## Le jeudi

Au programme du jour, le concours de précision d'atterrissage pour ballons sphériques, le Grand prix de Champagne de durée, le Prix du tour de piste (5<sup>ème</sup> séance) et en fin de journée le Prix des aéronats (5<sup>ème</sup> séance). Les envolées reprennent de bonne heure par une météo favorable, le ciel étant dégagé.

Latham, sur son *Antoinette* n° 29 est le héros de cette journée dont le programme ne s'annonçait pas passionnant, les élévations de ballons (on en voit depuis au moins vingt ans) et celle du dirigeable *Colonel-Renard* étant dédaignés par le public. Dans la matinée, Latham effectue un vol long de 70 km à grande vitesse, en 1 h 01 mn 51 s.

Par ses nombreux tours de piste effectués dans l'après-midi, il reprend à Paulhan la tête des épreuves de distance avec 154,375 km parcourus en 2 heures 19 minutes, nouveau record du monde de distance. A l'atterrissage, à bout d'essence, il est acclamé pendant dix minutes par les spectateurs et « embrassé frénétiquement par des dames ». Ce vol de 150 kilomètres semble devoir lui rapporter les 50 000 francs du prix d'endurance, mais le talentueux et discret Henry Farman n'a pas encore pris la piste.

De Lambert ne comptabilise que 116 km, Latham (*Antoinette* n° 13) 70 km et Curtiss n'a fait que 30 km.

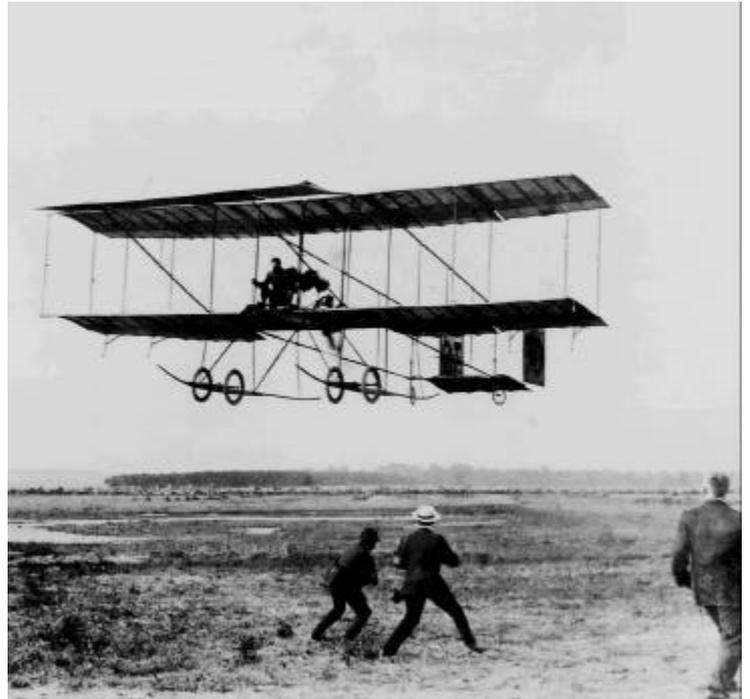


*Breguet I (moteur Renault) à Bétheny (au centre et ci-dessus). Le plan supérieur de voilure, démonté ici, est à calage ou incidence variable. (Musée de l'Air).*

Henry Rougier, ancien champion cycliste et pilote automobile de course (il a disputé le championnat du monde 1906 au volant d'une De Dietrich et s'est orienté vers l'aviation en 1908) qui a monté un moteur neuf tombe au milieu de la foule avec son Voisin, heureusement sans blesser personne : il a failli heurter un couple qui déjeunait sur l'herbe. Pour lui et sa machine, le meeting semble terminé.

Une fois encore, et ceci malgré son économie de moteurs, Curtiss est très rapide sur un tour : il n'a mis que 8 mn 32 s pour avaler les 10 km de la piste. Il va falloir compter avec

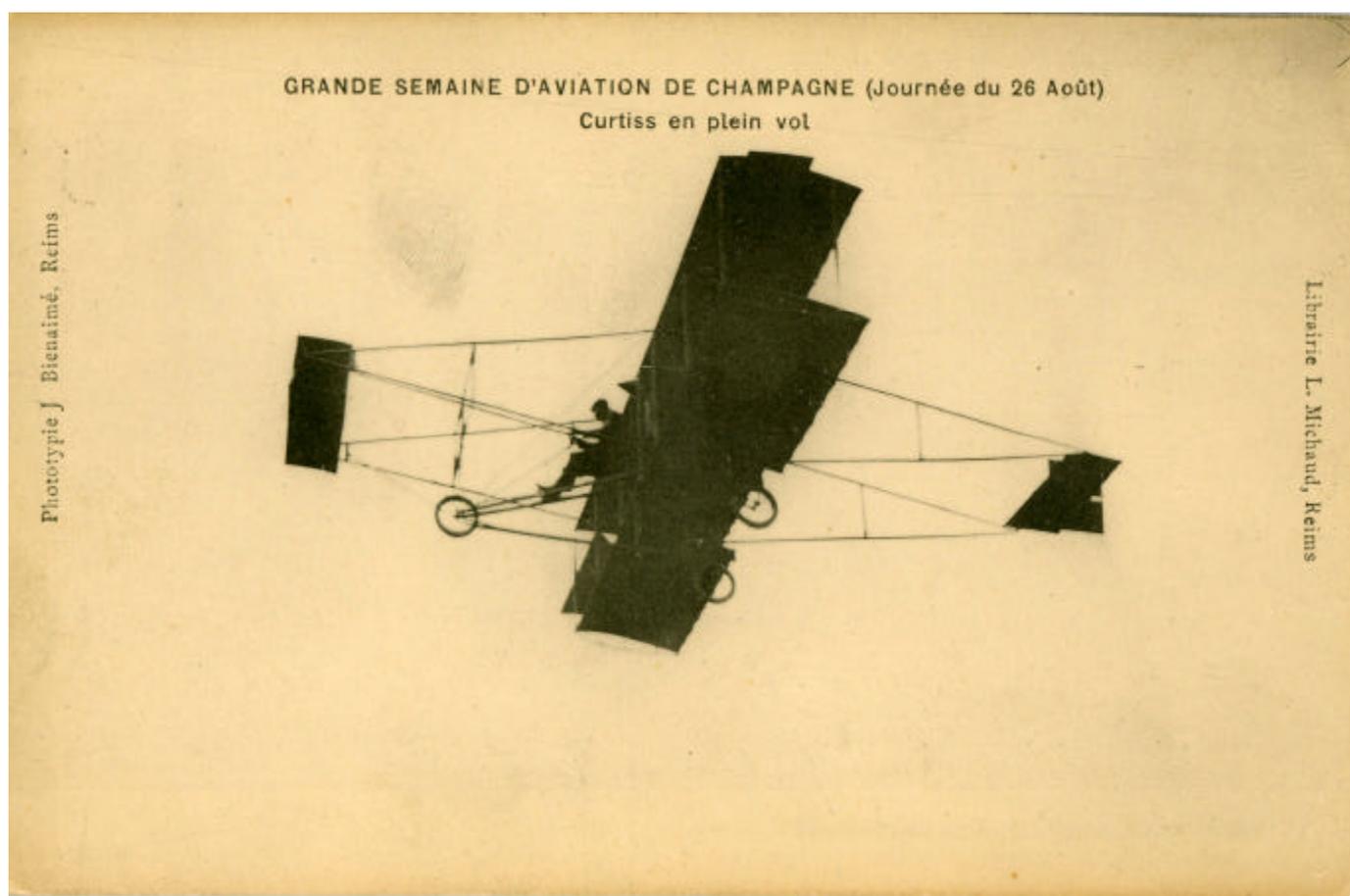
lui dans la Coupe Gordon-Bennett samedi. Blériot, son adversaire le plus opiniâtre, est handicapé par la perte de sa meilleure machine : en tentant d'éviter les gardes à cheval, il a foncé sur les palissades et brisé l'hélice de son monoplan le plus rapide. Par chance, les spectateurs appuyés à la barrière ont eu tout juste le temps de reculer. Cette fois encore, on a échappé de peu à un accident.



*Henry Farman sur son premier aéroplane à Reims en 1909 a remplacé le moteur Vivinus d'origine automobile par un moteur plus léger de même puissance : le Gnome Oméga de 50 ch. (L'illustration). Il réussit la performance de l'année, un vol de trois heures, avec cette nouvelle mécanique, baptisée « rototo » par les journalistes.*



*Maurice Farman, photographié en 1909. (Carte postale ancienne).*

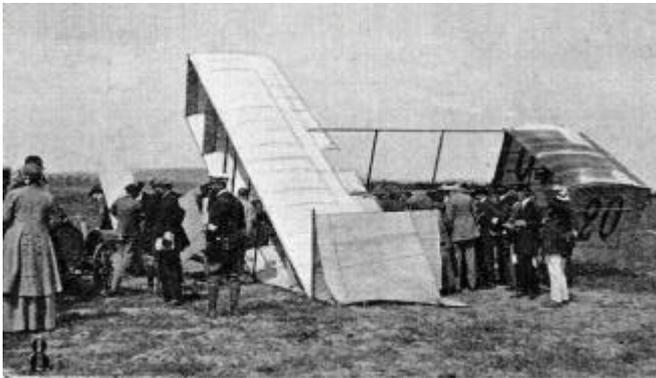


Le 26 août 1909, Curtiss dans ses œuvres. (Carte postale ancienne).

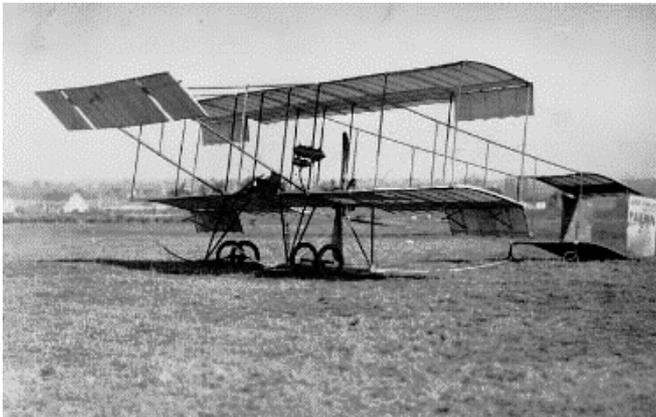
## Le 27 août

Au programme du sixième jour, le Grand prix de la Champagne et de la ville de Reims (3<sup>ème</sup> séance), le Prix du tour de piste (6<sup>ème</sup> séance) et le Prix des aéronats (6<sup>ème</sup> séance). Le temps est beau et le vent s'est calmé.

La journée est marquée par la visite du ministre des Travaux publics, Alexandre Mille- rand et par des accidents spectaculaires. Il s'en faut de peu qu'une collision en plein vol entre deux aéroplanes ne vienne endeuiller le meeting. Paulhan décolle son biplan Voisin et coupe la trajectoire du Blériot de Delagrange, lancé à pleine vitesse. Le premier réussit à éviter le second en piquant; son avion s'écrase au sol. Paulhan s'en sort avec une blessure au nez. Le beau Voisin n° 20 est dé- moli.



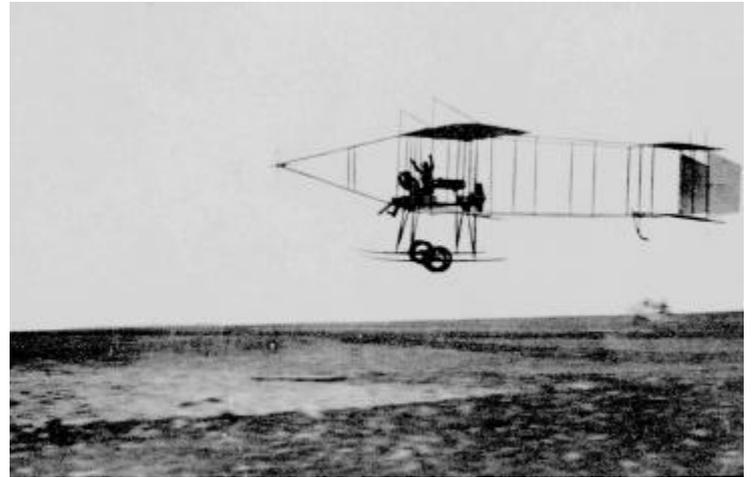
Le Voisin n° 20 de Paulhan accidenté après sa ren- contre avec le Blériot de Delagrange. (Brangier).



Le Farman à moteur Gnome (fin de l'année 1909).

Louis Seguin ne sait pas s'il doit rire ou pleurer. Avec un vol de 131 kilomètres accom- pli en 2 heures 43 minutes, Paulhan avec son petit sept cylindres Gnome au moment de son abandon occupe la troisième place en dis- tance, brigue les 10 000 francs du Grand Prix de Champagne et la troisième place du Prix d'altitude, avec 90 mètres. Malgré ses petites dimensions, l'incroyable *rototo* tient bon. Au- cun des quatre moteurs Gnome en lice n'a cassé. Les cinq moteurs de rechange n'ont pas encore servi. S'il n'avait pas surchargé

son appareil d'un réservoir supplémentaire de 30 kg pour voler plus longtemps ni connu un bris de son aile gauche en évitant le Blériot de Delagrange, Paulhan aurait probablement remporté le Grand Prix de la Champagne.



Farman à moteur Gnome portant un passager (fin de l'année 1909). (La Vie au Grand Air).

Farman sort enfin de son hangar et prend la piste vers 16 heures, équipé du *rototo*. Il décolle en douceur et se met à effectuer régulièrement des tours de terrain à trois mètres du sol. Il passe et repasse inlassablement devant les tribunes. On finit par ne plus faire attention à lui. Au bout de deux heures de vol, il a déjà battu le record du monde de distance de 125 km établi par Wilbur Wright au Mans au mois de décembre précédent. Farman poursuit sa course à travers les airs.

Après 131 km : la performance de Paulhan est dépassée. Le *rototo* claque dans l'air et tourne ré- solument rond. Une demi-heure plus tard, Farman bat le record de Latham du jour précédent. Il vole depuis presque trois heures. S'il parcourt 12 km de plus, il établit le nouveau record du monde. Son moteur pétarade et sème son huile tout autour de lui mais semble ne jamais devoir s'arrêter. Farman poursuit son interminable ronde solitaire jusqu'à la tombée de la nuit.

A 19h30, le chronométrage officiel est inter- rompu et l'aviateur continue à tourner réguliè- rement, à une vitesse de 70 km/h, aidé par la lumière des phares d'automobiles allumés à son intention. Finalement, probablement sous le coup de la fati- gue, ou n'ayant plus d'huile, il achève son vol noc- turne, atterrit au milieu du terrain devant la grande tribune et vient saluer les spectateurs. Dès qu'il a stoppé sa machine, couvert d'huile, la foule se pré- cipite sur lui et le porte en triomphe.

Farman remporte le Grand Prix de distance avec les 50 000 francs de prime ; il a volé plus de trois heures sur 180 km. Le *rototo* a carburé, sans défaillance. Grâce à cette petite mécanique, Far- man est devenu le héros de la sixième journée du meeting de Reims. Il a battu le record du monde de durée de vol. Louis Seguin est radieux et paie le champagne à tous les mécaniciens.

## Le samedi

Au programme ce samedi 28 août 1909, la Coupe internationale d'aviation Gordon-Bennett, le Prix du tour de piste (7<sup>ème</sup> et avant-dernière séance), deux épreuves phares et en fin de journée le Prix des aérônats (7<sup>ème</sup> séance). Le temps est beau et la foule a envahi le terrain.



James Gordon-Bennett en 1902. (L'Aérophile).

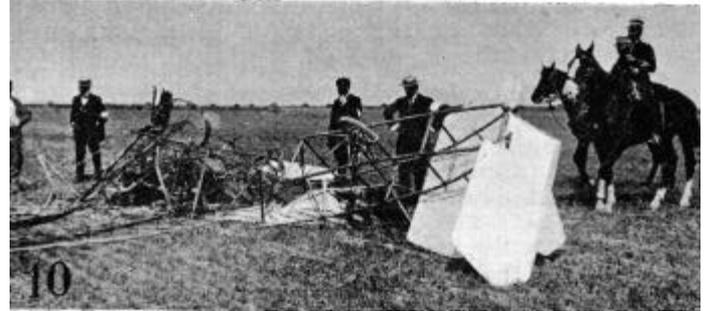
La Coupe de vitesse Gordon Bennett se dispute le samedi, avant dernier jour du meeting, entre cinq aviateurs « rescapés » des journées précédentes, Blériot sur son appareil XII n° 22, Latham sur son Antoinette n° 29, Lefebvre qui pilote le Flyer n° 25, Cockburn sur son Farman III à moteur Gnome lequel moteur se montre étonnamment aussi rapide qu'il est endurant et Curtiss sur son appareil n° 8.



Chute du Blériot XII le 28 août. Louis Blériot sortit indemne de cet accident causé par une rupture de « corde à piano » sur son Blériot XII n° 22. Piquant du nez, l'appareil s'écrasa au sol et son moteur E.N.V. prit feu. Le public fut effrayé, mais Blériot se roula dans l'herbe et se dégagea des flammes. (La Vie au Grand Air 1909).

Au cours de l'épreuve de vitesse, Blériot, qui souffre encore de ses brûlures aux jambes du début de saison à bord de son Blériot VIII,

et qui a brisé un monoplan la veille, connaît un nouvel incident. Il perd une pale d'hélice qui vient sectionner une corde à piano de sa voilure. Son rapide Blériot XII s'écrase au sol, le réservoir explose et le moteur E.N.V. prend feu ; heureusement Blériot est indemne. Latham, qu'il a battu lors de la traversée de la Manche quelques semaines auparavant, vient le relever sportivement, sous les applaudissements de la foule.



Le Blériot accidenté le 28 août. (L'Aérophile).

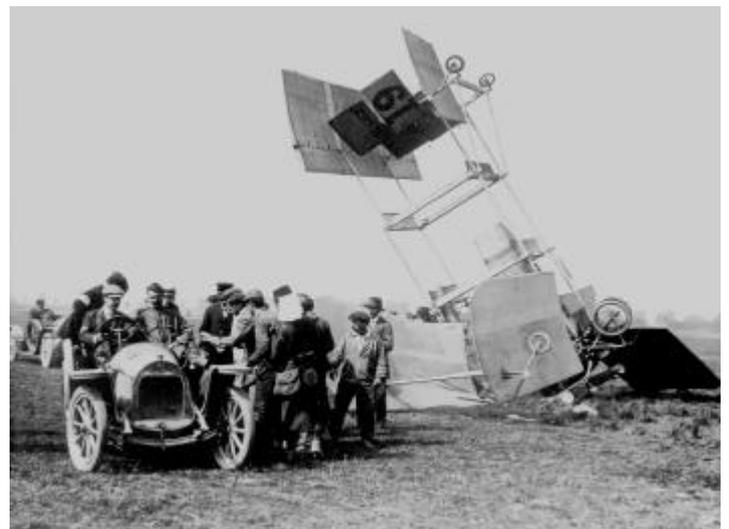
Les essais de la coupe de vitesse sont émaillés accidents. Louis Breguet réussit à décoller, mais après une centaine de mètres de vol il met son biplan en pylône.

Rapide (trop ?), Cockburn vire trop bas, touche une meule de foin et s'écrase au sol. C'en est fini de ses chances, sa machine étant irréparable.

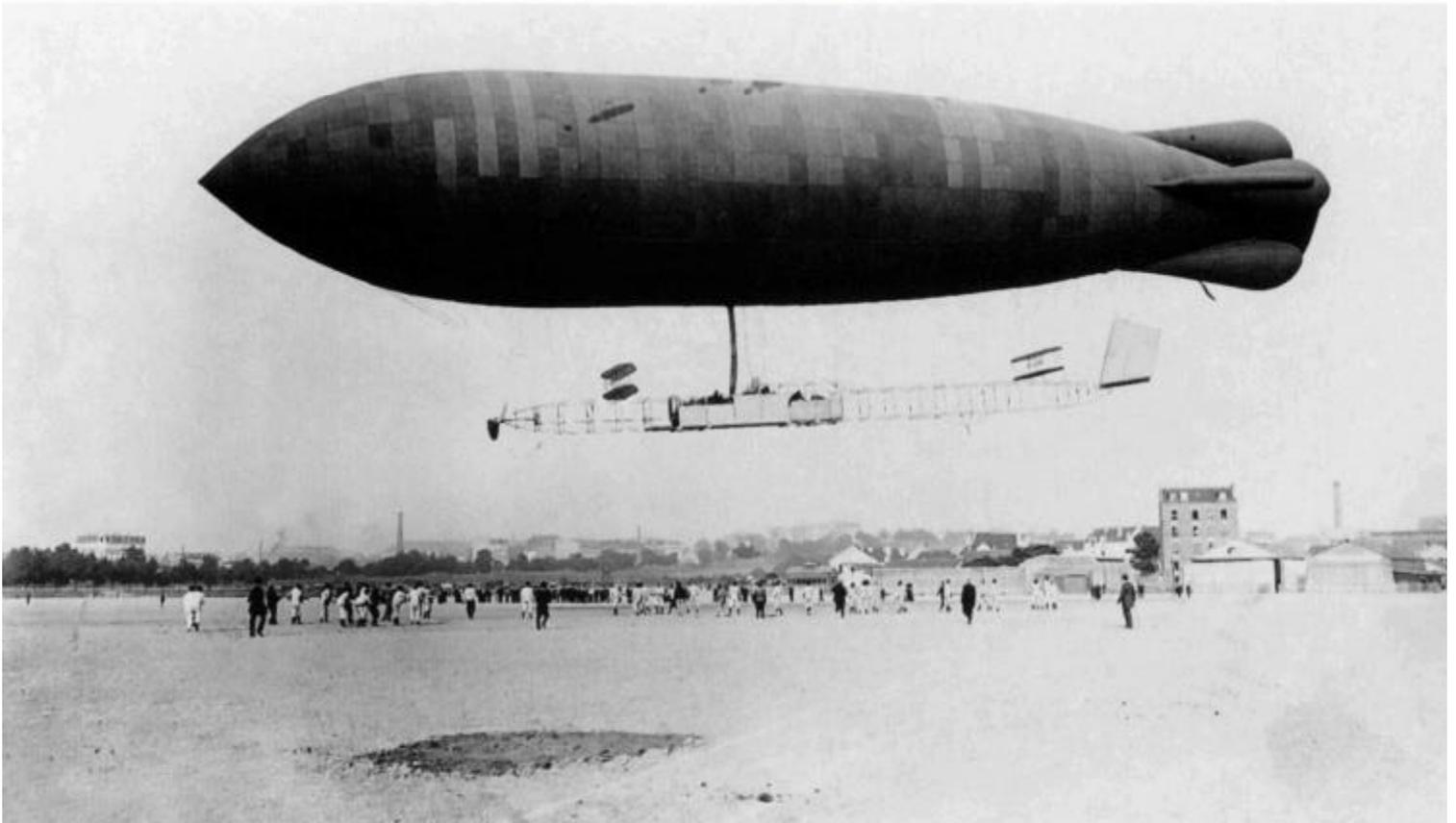
Lefebvre sur son Wright dont le moteur atteint 37 ch grâce à de judicieux réglages (mesurés au dynamomètre), doit lutter contre le vent mais atteint 64 km/h.

Latham, déporté par le vent, manque un virage.

Blériot remporte la course de vitesse. Il est le plus rapide sur 10 km avec 77 km/h, tandis que Curtiss remporte la Coupe Gordon-Bennett sur 20 km et les 25 000 francs de prime.



Louis Breguet apprend à piloter quand se dispute le meeting de Bétheny 1909. Sur un appareil de sa fabrication propulsé par un moteur V8 Renault, il réussit un décollage mais capote à l'atterrissage. (Musée de l'Air).



*Le grand dirigeable Astra Colonel-Renard. (MAE).*

*A Bétheny, le 27 août, piloté par Kapférier, codirecteur de la Société Astra, le mastodonte effectue un tour de piste (10 km) en 15 mn 39 s, une distance que Blériot et Curtiss couvrent en 8 minutes, avant de regagner son terrain de manœuvre des Dragons.*

## Le dimanche 29

Au programme en ce dernier jour de compétition, le Prix de la vitesse (2<sup>ème</sup> séance) qui se dispute sur 30 km, le Prix d'altitude (séance unique), le Prix du tour de piste (8<sup>ème</sup> et dernière séance) et le Prix des aéronats (8<sup>ème</sup> et dernière séance). C'est aussi le jour de la distribution des prix et des podiums. Pour la première fois, on offre le champagne au vainqueur sur le podium.

Dans le Prix de vitesse (30 km), Curtiss, fort de sa victoire dans la Coupe Gordon-Bennett, est imbattable et il s'adjuge les 10 000 francs du Prix en survolant les trois tours de piste en 25 mn 39 s. Au passage, il bat le record du monde de vitesse sur 20 km (75,671 km/h). Il devance Latham, 26 mn 33 s et Lefebvre en 29 mn 59 s, classé quatrième car Tissandier le 22 août a fait mieux, 28 mn 59 s.

| Prix  | Résultat  |
|---|---|
| 20 000 francs pour quatre prix offerts par Heidsieck-Monopole et Louis Roederer | 1 <sup>er</sup> - G Curtiss, biplan Curtiss, 25 mn 39 s   |
| 1 <sup>er</sup> - 10 000 francs   | 2 <sup>ème</sup> - H Latham, Antoinette, 26 mn 33 s       |
| 2 <sup>ème</sup> - 5 000 francs   | 3 <sup>ème</sup> - P Tissandier, biplan Wright 28 mn 59 s |
| 3 <sup>ème</sup> - 3 000 francs   | 4 <sup>ème</sup> - E Lefebvre, biplan Wright, 29 mn       |
| 4 <sup>ème</sup> - 2 000 francs   |   |

*Prix de la vitesse sur 30 km (22 au 29 août).*

Le Prix d'altitude est remporté par Latham, crédité de 155 mètres (premier record du monde officiel pour aéroplanes), devant Farman, 110 m, Paulhan, 90 m et Rougier, 55 m.

| Prix  | Résultat                                     |
|---|--|
| 10 000 francs offerts par Moët et Chandon, un seul prix | H Latham, Antoinette, 155 m                  |
|   | 2 <sup>ème</sup> H Farman, 110 m, non classé |

*Prix de l'altitude (Dimanche 29 août).*

Disputé le samedi 28 août, le Prix des passagers, qui consiste à transporter sur un tour de piste le plus grand nombre de passagers le plus vite possible, est attribué à Farman, qui a effectué un tour de piste avec deux passagers à son bord en 10 mn 39 s, puis un passager en 9 mn 52 s, devant Lefebvre, un seul passager, en 11 mn 05 s.

| Prix  | Résultat  |
|---|---|
| 10 000 francs offerts par Veuve Clicquot-Ponsardin, un prix | H Farman et deux passagers, 10 mn 39 s                            |
|   | 2 <sup>ème</sup> H Farman avec un passager, 9 mn 52 s, non classé |

*Prix des passagers, un tour de piste avec le plus grand nombre de passagers (Samedi 28 et dimanche 29 août).*

Dans le Prix du tour de piste, la performance établie le samedi par Blériot (7 mn 47 s) à la moyenne de 76,955 km/h peut être battue par Curtiss le dimanche 29, car l'Américain est tout proche avec un temps de 7 mn 49 s.

| Prix  | Date    | Résultats  |
|---|---------|--|
| 10 000 francs offerts par Pommery et Greno<br>1 <sup>er</sup> - 7 000 francs<br>2 <sup>ème</sup> - 3 000 francs | 22 août | 1 - Lefebvre, 8 mn 58 s<br>2 - Tissandier, 9 mn 26 s<br>3 - de Lambert, 9 mn 33 s<br>4 - Latham, 9 mn 47 s<br>5 - Cockburn, 11 mn 40 s<br>6 - Paulhan, 10 mn 50 s<br>7 - Sommer, 10 mn 54 s<br>8 - Bunau-Varilla, 13 mn 30 |
|   | 23 août | 1 - Curtiss, 8 mn 35 s<br>2 - Blériot, 8 mn 42 s<br>3 - Lefebvre, 8 mn 58 s<br>4 - Farman, 9 mn 6 s<br>5 - Latham, 10 mn 45 s<br>6 - Delagrangé, 11 mn 03 s  |
|   | 24 août | 1 - Blériot, 8 mn 4 s (*)<br>2 - Curtiss, 8 mn 35 s<br>3 - Lefebvre, 8 mn 58 s   |
|   | 25 août | 1 - Blériot, 9 mn 4 s<br>2 - Curtiss, 8 mn 11 s  |
|   | 26 août | 1 - Latham, 8 mn 32 s<br>2 - Legagneux, 9 mn 56 s  |
|   | 27 août |  |
|   | 28 août | 1 - Blériot, 7 mn 47 s   |
|   | 29 août | 1 - Curtiss, 7 mn 49 s   |
|   |         | 1 <sup>er</sup> - L Blériot, Blériot n° 22, 7 mn 47 s<br>2 <sup>ème</sup> - G Curtiss, biplan Curtiss, 7 mn 49 s   |

*Prix du tour de piste, meilleur temps sur un tour de piste (22 au 29 août).*

Le 29, sous les chronomètres des commissaires de l'Aéro-Club de France qui enregistrent pour la Fédération Aéronautique Internationale (F.A.I.), Curtiss tente de battre différents records du monde de vitesse sur plusieurs tours de piste. Il établit en 15 mn 27 s le record du monde de vitesse sur deux tours (20 km) puis sur trois (30 km), en 23 mn 29 s.

| Prix                                | Résultat  |
|-------------------------------------|---|
| 100 000 francs (or) pour six prix : | 1 <sup>er</sup> - H Farman, biplan Farman, 180 km       |
| 1 <sup>er</sup> - 50 000 francs     | 2 <sup>ème</sup> - H Latham, Antoinette n° 29, 154,5 km |
| 2 <sup>ème</sup> - 25 000 francs    | 3 <sup>ème</sup> - L Paulhan, biplan Voisin, 131 km     |
| 3 <sup>ème</sup> - 10 000 francs    | 4 <sup>ème</sup> - de Lambert, biplan Wright, 116 km    |
| 4 <sup>ème</sup> - 5 000 francs     | 5 <sup>ème</sup> - H Latham, Antoinette n° 13, 111 km   |
| 5 <sup>ème</sup> - 5 000 francs     | 6 <sup>ème</sup> - P Tissandier, biplan Wright, 111 km  |
| 6 <sup>ème</sup> - 5 000 francs     |   |

*Grand Prix de la Champagne et de la ville de Reims récompensant la plus grande distance couverte (23 au 27 août).*

Au soir du 29 août, les comptes sont vite faits. Vainqueur du Grand Prix de Champagne et du Prix des passagers, Henry Farman empoche 60 000 francs. Second dans le Grand Prix de la Champagne, vainqueur du Prix d'altitude, second dans le Prix de la vitesse et troisième dans la Coupe Gordon-Bennett, Latham rafle 48 666 francs de primes dans trois disciplines, ce qui est remarquable.

Vainqueur de la Coupe Gordon-Bennett, vainqueur du Prix de vitesse et second du Prix du tour de piste, Curtiss empoche 38 000 francs.

| Prix  | Résultat                              |
|---|---------------------------------------|
| 12 500 francs au Club gagnant, 25 000 francs à l'aviateur | G Curtiss, biplan Curtiss, 15 mn 30 s |

*Coupe Gordon-Bennett, meilleur temps sur deux tours de piste (20 km), samedi 28 août.*

Grand perdant dans plusieurs disciplines, vainqueur du Prix du tour de piste et second dans la Coupe Gordon-Bennett, Blériot engrange 12 500 francs, le prix d'un aéroplane.

Paulhan (10 000 francs), de Lambert (5 000 francs) et Tissandier (8 000 francs), Lefebvre (3 834 francs), Bunau-Varilla (2 000 francs) et Rougier (1 000 francs) se partageant les miettes<sup>8</sup>.

Épreuve de vitesse sur 50 km, le Prix des aérônats est remporté le dimanche 29 par le grand dirigeable *Astra Colonel-Renard* (pilote H Kapférer, moteur Panhard-Levassor de 125 ch), devant le petit *Zodiac III* (M. Mallet) piloté par Henry de La Vaulx (moteur Clément-Bayard-Clerget 40 ch), dans l'indifférence générale. Le *Zodiac* effectue quatre sorties, à 10 h, 11 h, 15 h 30 et 18 h.

| Prix  | Résultat   |
|---|--|
| 10 000 francs offerts par G.H. Mumm, un seul prix | H Kapférer sur dirigeable « Colonel Renard », 1 h 19 mn 49 s |

*Prix des aérônats, cinq tours de piste dans le meilleur temps (22 au 29 août).*

Devant le travail considérable abattu par les mécaniciens dans les stands et sous les hangars de toile (donc hors de la vue du public), face au manque d'intérêt manifesté par le public pour le Prix des aérônats, lesquels devaient illuminer de toute leur puissance le meeting, mais ne déclenchant que des sifflets, constatant la fraîcheur des aéroplanes, les organisateurs décident le 28 de créer le jour suivant un Prix de récompense. Ce Prix dit des mécaniciens est accordé sous les conditions suivantes : tout aviateur prenant le départ entre 15 h et 18 h reçoit pour ses mécaniciens une prime de cinq francs par kilomètre parcouru. Les escales et les ravitaillements sur le pelouse face au public sont bien sûr autorisés.

Bunau-Varilla et Henry Rougier pour l'écurie Voisin se disputent l'épreuve, le premier abattant

100, le second 90 km.

| Prix                                 | Résultat   |
|--------------------------------------|--|
| 1 <sup>er</sup> prix – 2 000 francs  | 1 <sup>er</sup> – E Bunau-Varilla (Voisin), 100 km |
| 2 <sup>ème</sup> prix – 1 000 francs | 2 <sup>ème</sup> H Rougier (Voisin), 90 km         |
| 3 <sup>ème</sup> prix – 500 francs   | 3 <sup>ème</sup> R Sommer (Farman), non communiqué |

*Prix des mécaniciens, épreuve de distance avec escales.*

## Conclusion

Alors qu'on s'attendait de la part des aéroplanes à des sauts de puce, cent vingt vols eurent lieu durant cette première semaine de Champagne (123 en comptant les aérônats), dont 97 supérieurs à 5 km. Un total de 2 462 kilomètres ont été parcourus (soit la distance séparant Paris de Moscou). Dix-huit aviateurs et vingt-et-un aéroplanes se sont élevés de terre à plusieurs reprises. Latham à lui seul a parcouru dans les différentes épreuves 569 km.

A l'inverse, les dirigeables *Zodiac III* et *Astra Colonel Renard*, dernier cri de la technique des aérostats, des machines hors de prix, ont fait une apparition très visible mais sans grand intérêt dans le ciel de Bétheny. Ces lourdes machines sont très lentes et le vent semble les emporter où il veut. Aucune n'a dépassé 40 km/h sur les 50 kilomètres du circuit de vitesse. Les petits aéroplanes leur ont tourné autour sous le regard amusé des milliers de spectateurs.

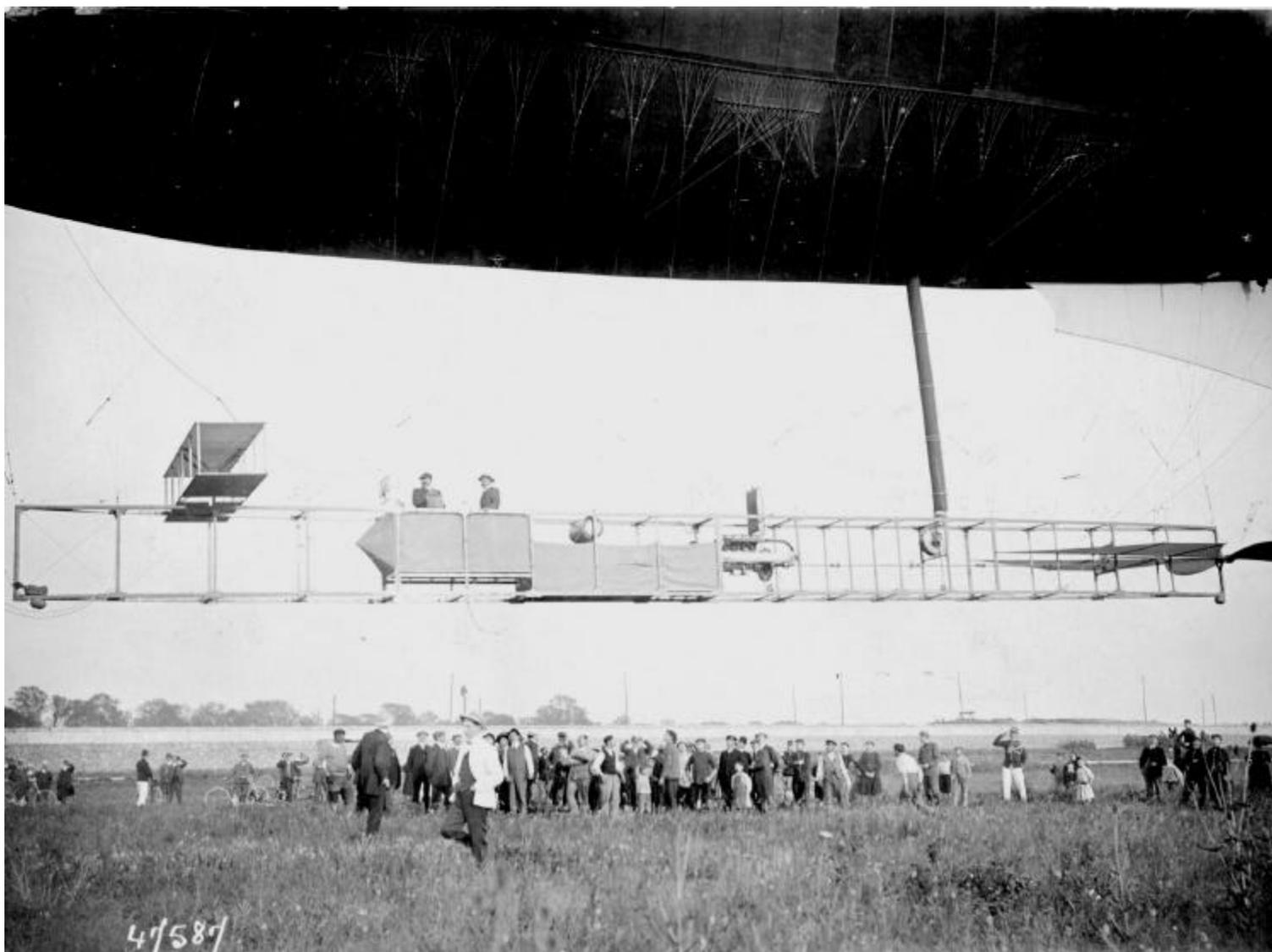
Le vainqueur du meeting de Reims 1909 est définitivement l'aéroplane ! Il a battu tous les records du monde. Il s'est rendu populaire : Sommer a fait un tour de piste avec une spectatrice Anglaise, Gertrude Bacon, tandis que Farman donne son baptême de l'air au ministre Paul Painlevé, futur défenseur de l'aéroplane.

Alors qu'en Grande-Bretagne, en Allemagne, en Italie, en Russie et au Japon aucun appareil de construction nationale n'a encore décollé ses roues du sol, la production française se comporte bien. Sur les vingt-cinq appareils présentés, vingt-et-un sont de conception française. Au soir du 29 août 1909, excepté Curtiss qui a remporté les deux épreuves de vitesse, tous les records sont détenus par des aéroplanes et des pilotes français. Les moteurs français ont brillé.

Autre conséquence du premier meeting de Reims : le capitaine Paul Lucas-Girardville, un pionnier de l'aérostation militaire, adresse au général Brun, le ministre de la Guerre, un compte-rendu du meeting aérien, comme ce dernier le lui avait demandé, lequel prendra la décision d'acheter pour l'armée dès 1910 quelques-uns des meilleurs appareils vus à Bétheny : deux monoplans *Antoinette*, un Blériot XI et deux biplans Farman. Leur plus acharné soutien à la Chambre sera Paul Painlevé. Le meeting de Reims a véritablement laissé des traces profondes dans les esprits.

Depuis ce meeting aérien, on boit du champagne sur les podiums dans les sports mécaniques.

8. Ce premier meeting aérien de l'histoire a été filmé par les reporters lyonnais de Pathé Cinéma. Une séquence a été miraculeusement préservée et est encore visible au musée Air France.



*La nacelle du Zodiac III. Clerget qui est le concepteur du moteur est aux commandes. (Collection Clerget).*