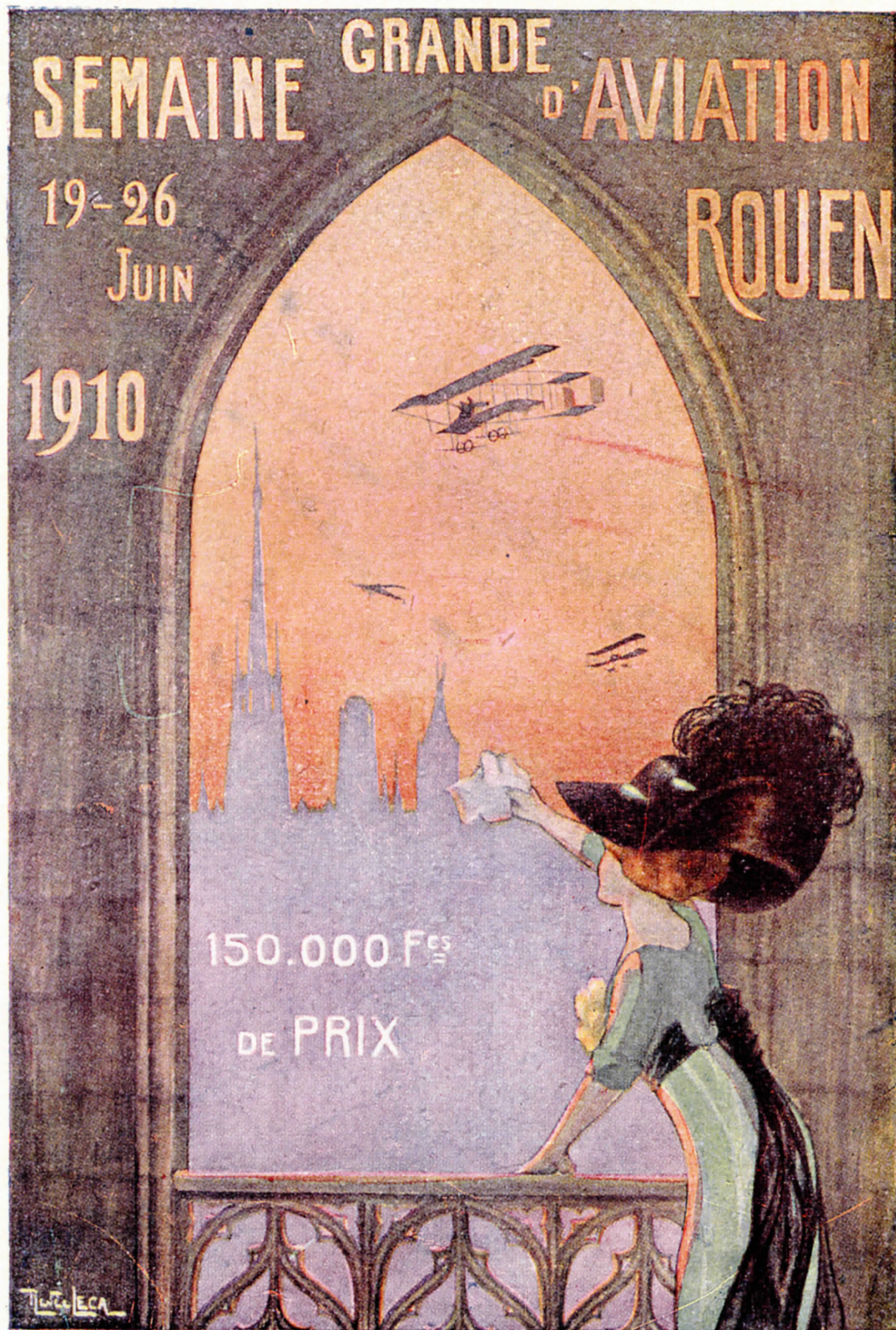


# Cercle Aérophilatélique Français

Supplément au Bulletin d'Information n°28 – Juillet 2002



Affichette publicitaire de la Grande Semaine d'Aviation de Rouen détaillant une admiratrice saluant des aviateurs qui contournent la cathédrale Notre-Dame. Ce thème est, également, repris sur une affiche, une carte postale et une vignette.

## Grande Semaine d'Aviation de Rouen, 19-26 juin 1910

### Naissance des meetings d'aviation

**E**n cette année 1910, dans les villes, les becs de gaz éclairent les rues parcourues de dames en robes à crinoline et de messieurs portant le haut de forme ou le canotier. La traction animale est la principale source d'énergie pour se déplacer ou effectuer de lourdes tâches. La voiture automobile, qui commence juste à prendre le pas sur la voiture hippomobile, sillonne les chemins de terre dans un vacarme assourdissant, en dégageant une épaisse fumée âcre produite par son moteur à pistons.

En France, hormis le précurseur Clément Ader à la fin du 19<sup>e</sup> siècle, le 23 octobre 1906 le brésilien Alberto Santos-Dumont effectue à Bagatelle un premier bond de 61 mètres de long devant des milliers de personnes. Les journaux du monde entier en publient les photos et l'humanité réalise que le vol d'un plus lourd que l'air a été accompli. Trois semaines plus tard, le 12 novembre, Santos-Dumont récidive en parcourant cette fois 220 mètres à bord du même appareil, le *14bis*.

L'aviation vient donc de naître mais elle ne sait pas encore bien voler. Les machines volantes sont de petites tailles, si mal agiles qu'une faible bourrasque de vent les déstabilise, leur fait perdre brusquement de la hauteur ou pire encore, leur brise leurs ailes fragiles. Leurs moteurs peu puissants éprouvent d'énormes difficultés à les tirer ou à les pousser dans les airs, sans s'étouffer, en dégageant d'énormes nuages d'huile de ricin et de gaz d'échappement dus à leur gourmandise en carburant. Eux aussi sont jeunes, ils nécessitent encore plusieurs années d'études pour être fiables et faciles d'entretien. Qu'elles soient monoplans ou biplans, les machines volantes ne s'élèvent pas haut dans le ciel, tout au plus à 100 mètres, sans pouvoir conserver cette altitude bien longtemps faute d'une autonomie suffisante. Conçues et réalisées par des bricoleurs de génie leur durée de vie est cependant éphémère, tout comme celle des insectes auxquels elles ressemblent. Elles ne sont qu'un assemblage de sapin, de bambou ou de frêne revêtu de toile de coton et relié ensemble par des fils d'acier. Leur vitesse fort modeste est tout de même supérieure à celle des voitures automobiles déjà adolescentes. Des hommes courageux les chevauchent sans bien savoir totalement les maîtriser de telle sorte qu'il leur arrive souvent de chuter plus ou moins violemment avec les énormes risques que cela comporte. Mais fort heureusement, ces machines ne sont capables d'emporter qu'une seule personne à la fois ou bien deux avec d'énormes difficultés et des contraintes de pilotage supplémentaires. Pourtant elles volent de plus en plus souvent et leur passage reste une source d'étonnement et d'attraction. Pour le commun des mortels, elles matérialisent une part de rêve, celui de voler comme les oiseaux qui seuls perturbent encore la quiétude régnant dans le ciel. Elles représentent une invitation au voyage, à l'évasion du quotidien ou expriment encore le summum des progrès techniques du siècle nouveau. Progrès qui semblent illimités après la construction de la tour *Eiffel*, de puissantes locomotives à vapeur ou d'immenses paquebots transatlantiques. Mais progrès dont le drame du *Titanic* fixera cruellement les frontières, dans peu de temps. Il y a moins d'un an, le 25 juillet 1909, un jeune industriel français jusque là inconnu, Louis Blériot, s'est rendu mondialement célèbre en traversant la Manche, sans anicroche, sur un appareil de sa conception et de sa production. Il a, en réalisant cet exploit, fait connaître, d'une part, l'aviation au grand public, et d'autre part, transformé ce passe-temps ludique en une aventure. Une aventure doublée d'un travail scientifique de recherche qui repousse les limites des capacités mécaniques de la machine. Pourtant, il faudra encore beaucoup de temps pour qu'elles se rendent utiles. Justement, elles ne servent à rien sauf à combler de joie de riches aventuriers et quelques amateurs fortunés désireux de goûter à de nouvelles sensations. Les avions sont rares, de ce fait, les nouveaux pilotes volent toujours seuls, ce qui n'est ni stimulant, ni amusant. Et puis la nature de l'homme l'incite à comparer son talent ainsi que les capacités de sa machine à ceux des autres. C'est ainsi que l'aviation devient un sport, mais un sport huppé, car à la seule portée de gens fort aisés. Sport huppé par ses pratiquants mais populaire par les foules qu'il attire, rêveuses et admiratives devant les pilotes, chevaliers des temps modernes. C'est ainsi que lentement va se créer



une structure de rassemblements d'avions appelés meetings d'aviation où le public répondra toujours présent pour admirer de près les évolutions de nombreux pilotes aux commandes de leurs appareils. Les noms de ces merveilleux fous volants sur de drôles de machines vont être connus de tous, ce sont Blériot, bien sûr, Latham, Garros, Legagneux, Rolls, de Laroche, Farman, Paulhan, Lefebvre, Esnault-Pelterie, Delagrangé, Morane, etc ...

Le premier grand meeting d'aviation a lieu à Bétheny, petit village voisin de Reims, lors de la Grande Semaine d'Aviation de la Champagne qui se déroule du 22 au 29 août 1909, seulement quelques jours après la traversée héroïque de la Manche par Louis Blériot. D'ailleurs ce dernier fait partie des pilotes inscrits à ce concours et sa présence contribue à l'ampleur de la réussite du spectacle. Cet événement extraordinaire est organisé par les professionnels du vin de Champagne qui souhaitent faire rimer le plaisir de consommer leur production avec celui de piloter un aéroplane. Ils n'hésitent pas à offrir 200000 francs de prix aux vainqueurs des épreuves de vitesse (le plus rapide sur 10 km), de distance (celui ayant parcouru la plus grande distance en un seul vol, sans escale), d'altitude (celui ayant atteint l'altitude la plus élevée) et de transport de passagers (celui ayant parcouru la plus grande distance en un seul vol avec le plus grand nombre de passagers et le plus rapidement possible, sans escale). Cette compétition deviendra la base des futures démonstrations aéronautiques qui verront le jour durant la *Belle Epoque*. Mais il ne faut pas que cette manifestation occulte les deux plus modestes qui l'ont précédée, c'est à dire le premier concours d'aviation au monde, à Douai, ouvert du 28 juin au 19 juillet 1909 ainsi que le meeting d'aviation qui s'est déroulé du 18 au 25 juillet 1909 à Vichy.

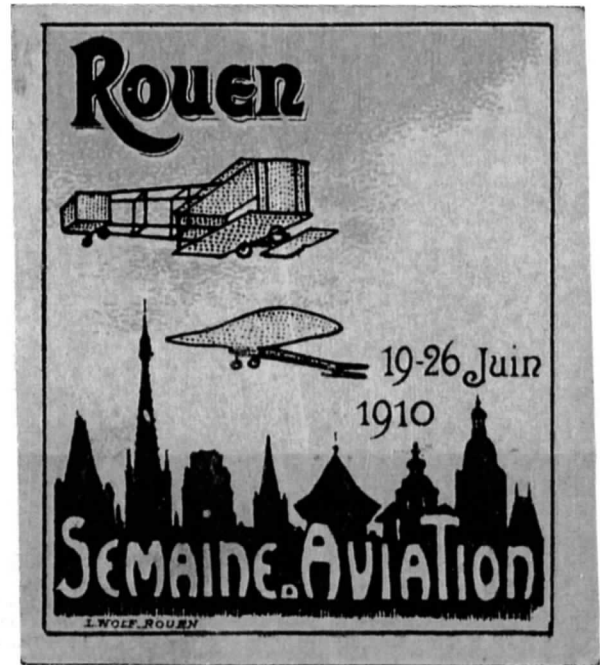
## Préparatifs du meeting

**L**a création d'un tel événement, pour que sa réussite soit totale, n'est pas une mince affaire. Le comité d'organisation de la semaine d'aviation de Rouen, présidé par Marcel Debons, l'a bien compris. Il met tous les atouts de son côté, d'abord en choisissant judicieusement la date du meeting. Le mois de juin est propice à de longues et belles journées ensoleillées, qui incitent volontiers les amateurs d'avions à se déplacer pour voir l'objet de leur passion. Mais, plus finement, cette période de l'année est celle pendant laquelle les étrangers visitent la France, notamment les Anglais. Le comité s'est donc associé à plusieurs compagnies ferroviaires étrangères et, bien évidemment, aux compagnies françaises de chemins de fer du Nord et de l'Ouest-Etat pour pratiquer des tarifs réduits sur toutes les catégories de billets vers la ville de Rouen. Là, la gare et son infrastructure alentour sont améliorées pour accueillir les flots de passagers venant des trains spécialement affrétés pour l'occasion. Au centre-ville le nombre de tramways est augmenté et leur rythme est intensifié. Mais comment ira-t-on facilement et à bon marché du rond-point du Trianon au champ d'aviation de Bruyères ? Telle est la question qui préoccupe les Rouennais. La réponse est l'établissement d'un service de gros autobus, d'auto-taxis provenant de Paris, de voitures hippomobiles et même la réouverture d'un petit chemin de fer reliant la ville au terrain d'aviation. Compte tenu de l'énorme circulation prévue sur les chemins conduisant à l'aérodrome, le préfet prend un arrêté qui la régleme. Enfin, les professionnels de l'hôtellerie proposent de nombreuses chambres pour loger beaucoup de monde, même des particuliers se font connaître à cette fin mais leurs tarifs sont exagérés. Ainsi la chaîne de la logistique est intégralement assurée. Pour terminer, des mâts sont placés partout en ville. Ils signaleront chaque jour si on volera ou si on ne volera pas à Bruyères-aviation évitant ainsi des mouvements de foule inutiles et les tensions qui les accompagnent.

Reste à s'assurer la présence d'une foule bien dense. A cet effet, il faut proposer un spectacle de qualité en alignant un grand nombre de pilotes dont les plus illustres. C'est chose faite avec l'engagement d'une vingtaine d'aviateurs, dont Latham, Bréguet, Morane, qui se partagent 50000 francs de prime lors de leur inscription au concours... Il faut aussi se garantir la présence de personnes bien connues et prestigieuses dans l'hexagone. Le président du comité de la semaine d'aviation s'est donc rendu à Paris accompagné de messieurs Hellouin et Lormier, vice-présidents et du député-maire de Rouen, monsieur Leblond, pour inviter monsieur Aristide Briand, président



1 2

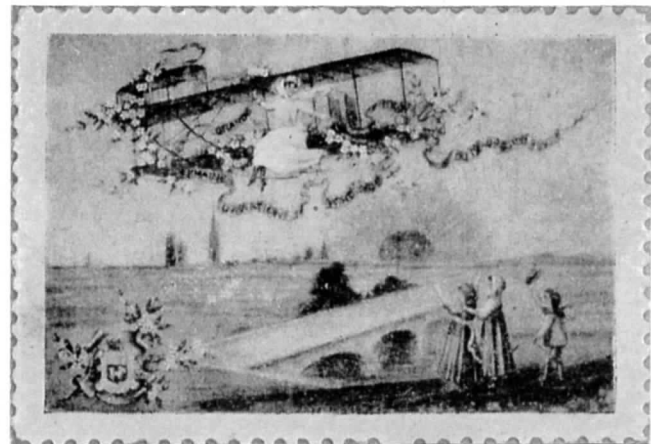


- 1 et 2 : Un Farman et un Blériot, sans dérive verticale, survolent les édifices de Rouen sur des vignettes aux graphismes identiques, cependant l'une des deux est non dentelée.
- 3 : Empreinte du cachet utilisé au bureau de poste de l'aérodrome pendant le meeting.
- 4 : Vignette dentelée reprenant le dessin du tract publicitaire.
- 5 : Vignette dentelée où des enfants saluent une aviatrice perchée sur son biplan Wright.

3



4



5



du Conseil, le général Brun, ministre de la guerre ainsi que monsieur Sarraut, sous-secrétaire d'Etat à la guerre, à venir découvrir les évolutions des aéronefs. Tous les trois ont promis de passer au moins une journée au meeting, seul monsieur Millerand, ministre des travaux publics a émis quelques réserves. Pour terminer, il est indispensable de bien informer les gens sur le meeting. Une campagne publicitaire, sous forme d'encarts dans les journaux et de prospectus envoyés ou distribués, subventionnée par les industriels de la région, les banquiers, les hôteliers et les commerçants de la ville qui devinent leur intérêt, incite tout le monde à se rendre au terrain de Bruyères.

Le terrain d'aviation n'est pas en reste une piste très correcte est créée sur un site choisi pour sa planéité. Le comité y installe des hangars nécessaires à la protection, au rangement et à l'entretien des avions une fois leurs évolutions terminées. On érige un sémaphore qui signalera les vols et les différentes épreuves à l'aide de flammes et de drapeaux de couleurs différentes. Il sera manœuvré par douze marins aux ordres du commandant Renard, pionnier du ballon dirigeable. Des pavillons afférents aux divers services ainsi que des tribunes dans lesquelles s'installeront les spectateurs les plus fortunés, sont dressés. Comme ce genre d'exhibition n'est pas sans risque, le pavillon central réservé au service médical, se compose d'une salle d'attente, d'une salle d'opérations, d'une pharmacie et d'une cabine téléphonique. Le docteur Martin, présent en permanence sur le site, dirigera des chirurgiens, des médecins, des infirmières et des brancardiers. Par crainte des pickpockets, des resquilleurs, des fauteurs de troubles et pour diriger la circulation, un service d'ordre de six cents hommes de troupes, cent gendarmes et deux cent cinquante cavaliers est placé sous le commandement d'un commissaire de police. Un grand restaurant, dont les cuisines et les dépendances mesurent soixante-quinze mètres de long sur cinq de large, est confié à deux chefs cuisiniers français qui apportent leur matériel. Cent vingt-cinq personnes serviront simultanément six cents convives. Pour satisfaire le service de presse et aussi les particuliers, l'administration locale des P.T.T. met en place un bureau provisoire délivrant des prestations télégraphiques, téléphoniques et postales permettant de faire figurer un cachet spécial sur les cartes postales paraissant chaque jour. Une vaste aire de garage accueille de nombreux véhicules contre une taxe de 5 F. quotidiens ou avec un abonnement de 15 F. la semaine. Le tarif d'entrée est de 1F. ou de 3 F. sur les pelouses, selon les catégories, de 5 F. dans les tribunes non couvertes et de 20 F. pour les tribunes couvertes. L'accès aux hangars, pour voir les pilotes et leurs appareils, est fixé à 1 F.. Des abonnements à la semaine sont possibles, il en coûte 50 F. pour les messieurs, 30 F. pour les dames et 20 F. pour les moins de vingt ans dans les tribunes à 20 F. et 25 F. pour tout le monde dans les tribunes à 5F..

Enfin le comité d'organisation s'est doté d'un service de mesure des performances, absolument indispensable pour une telle compétition, tenu par des commissaires officiels qui sont d'éminents scientifiques dans la vie civile. Ils ont tracé, sur le terrain de Bruyères, un circuit de 3000 m de long délimité par des pylônes que devront contourner les aviateurs. Munis de chronomètres précis au 1/5 de seconde, ils pourront aisément déterminer le temps mis pour parcourir les distances et calculer, ensuite, la vitesse de l'aéroplane. Pour valider cette vitesse, ils mesurent celle du vent à l'aide d'anémomètres s'assurant qu'elle soit restée dans des limites raisonnables. Reste à évaluer la hauteur atteinte par les avions. Les commissaires disposent de deux techniques différentes, soit ils se servent de dispositifs optiques de type Raguét, dénommés sitomètres, capables de fournir une valeur précise à laquelle est montée la machine volante, soit les concurrents ont la possibilité d'embarquer un baromètre enregistreur à leur bord, avant le départ.

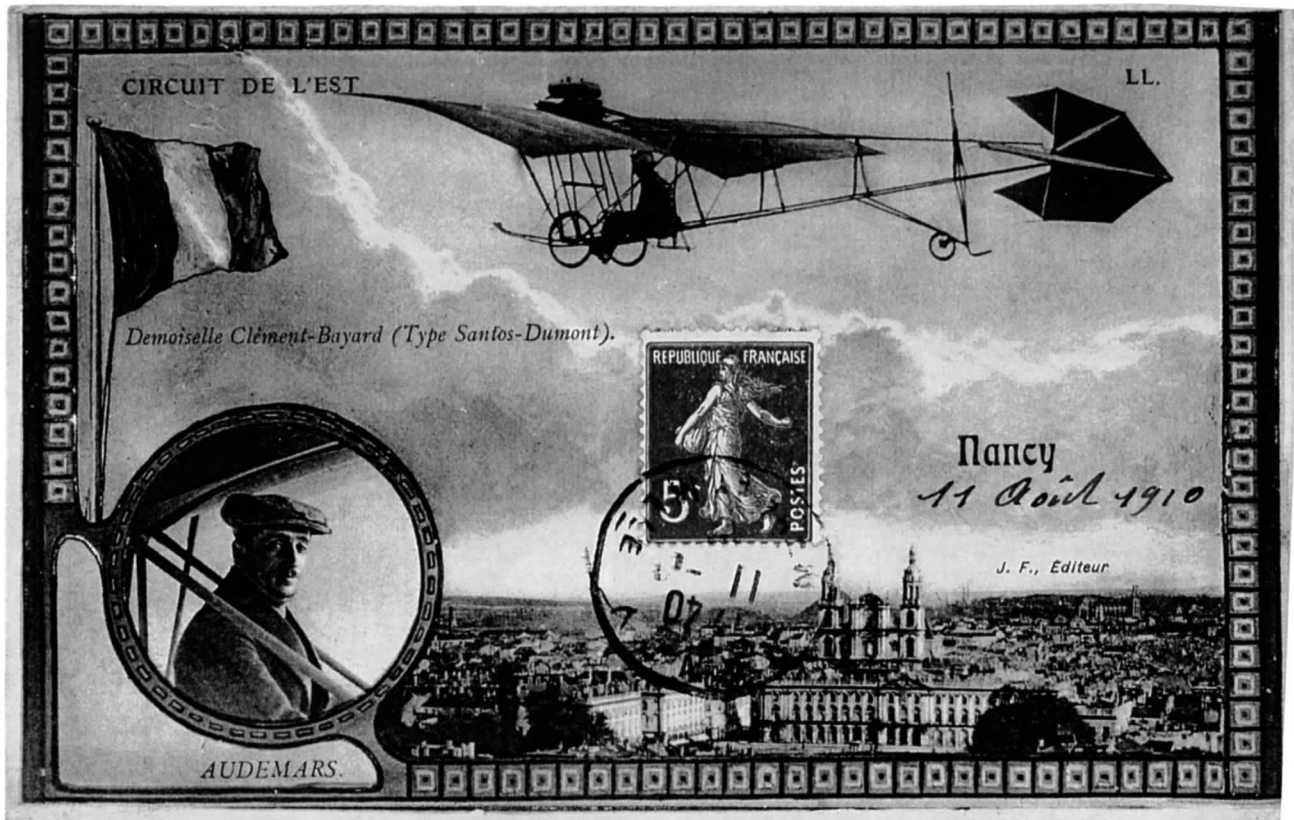
## Liste des aviateurs présents

**P**eu de meetings d'aviation ont réuni un lot de champions aviateurs égal à celui de la grande semaine d'aviation de Rouen. Il n'est pas, parmi les concurrents engagés, un homme qui n'ait sa chance et qui ne soit susceptible d'accomplir de véritables prouesses. Qu'ils soient jeunes



Postée 3 jours après le meeting, cette carte postale, affranchie par erreur avec une vignette de la manifestation, est taxée à 20 centimes, le double de l'insuffisance.

La *Demoiselle* est le plus petit des appareils engagés à Rouen cependant c'est le plus rapide à l'épreuve de vitesse sur 9 kilomètres. Son pilote Audemars est le seul à frôlé le sol lors des décollages et des atterrissages, il n'a pas droit à l'erreur.





ou plus âgés, ils sont tous très talentueux, adroits, audacieux et désireux de conquérir un prix. Tous maîtrisent parfaitement leur appareil et démontreront leurs compétences pour augmenter ou affirmer leur réputation.

**LATHAM** : héros malheureux sur la Manche face à Blériot, il révéla aux meetings de Reims, de Berlin et de Blackpool ses aptitudes au pilotage du monoplan Levavasseur *Antoinette*. **VAN DEN BORN** : ancien champion cycliste belge, ce travailleur opiniâtre fit ses débuts à Mourmelon et confirma ses qualités de pilote aux commandes d'un biplan Farman au meeting de Lyon. **EFIMOFF** : ce russe, victime d'un accident peu de jours avant le meeting, est tout juste rétabli. Il s'est fait remarquer au meeting de Nice en pilotant un biplan Farman. **CHRISTIAENS** : héros du meeting de Cannes, il est l'actuel détenteur du record du monde de vitesse sur biplan Farman. **DUBONNET** : riche et jeune aviateur, il possède un monoplan Tellier avec lequel il a gagné le prix de la Nature, une course en ligne droite de 100 kilomètres. Rouen est son premier meeting. **CHAVEZ** : il est un ami de Paulhan avec lequel il a tout appris. Ce péruvien de naissance, mais parisien d'adoption, est spécialiste de la hauteur dans son biplan Farman. **DICKSON** : ce sportif anglais est spécialiste du vol plané. Il n'en est pas moins capitaine et excellent pilote de biplan Farman. **METROT** : garagiste à Alger, il est le pionnier de l'aviation en Algérie. Il fit ses débuts à Héliopolis où il gagna le grand prix. A Rouen, il inaugure un nouveau biplan Voisin. **DE LAROCHE** : première femme aviatrice brevetée, elle démontre victorieusement, aux commandes d'un biplan Voisin depuis quelques mois, que l'aviation est aussi une discipline féminine. **DUFOUR** : ancien élève de l'école Voisin, il fait ses débuts officiels à Rouen à bord d'un biplan Voisin. **BREGUET** : pilote et constructeur d'avions, il est un des premiers aviateurs français. Il possède une machine très rapide. **BRUNEAU DE LABORIE** : pratique l'escrime avec efficacité. Il s'est exercé à Mourmelon et fait ses débuts à Rouen sur un biplan Farman. **VERSTRAETEN** : enseigne l'art de piloter chez Sommer. Il dirigera son biplan Sommer de mains de maître. **PAILLETTE** : Havrais qui a réalisé un excellent début en Anjou et qui cherchera à se distinguer sur un biplan Sommer. **MIGNOT** : très bon pilote qui fait ses débuts en meeting à Rouen sur un biplan Voisin. **HANRIOT** : avec ses 16 ans, Marcel Hanriot est le benjamin des aviateurs. Pilote de premier ordre, il a fait l'admiration de ses concurrents en Champagne. Il doit son savoir à son père, ancien pilote automobile et constructeur de son appareil, un monoplan Hanriot. **MORANE** : il est un véritable virtuose du manche à balai sur son monoplan Blériot et détient le record du monde de vol avec passagers. Mais, comme Dickson, il est aussi spécialiste du vol plané et, comme Chavez, il maîtrise, également, le vol en hauteur. **AUDEMARS** : aviateur très adroit, il pilote l'appareil le plus petit du meeting un Clément-Bayard *Demoiselle* (type Santos-Dumont) avec lequel il a tout de même atteint 100 km/h au meeting d'Angers. **CATTANEO** : pilote aguerri sur monoplan Blériot, il vient de se distinguer au meeting de Vérone. **KULLER** : alsacien, spécialiste du monoplan Levavasseur *Antoinette* avec lequel il a doublé la flèche de la cathédrale de Strasbourg. Il se place en rival direct de Latham. **BATHIAT** : pilote chez Bréguet, il défend les couleurs de la marque aux commandes d'un biplan Bréguet.

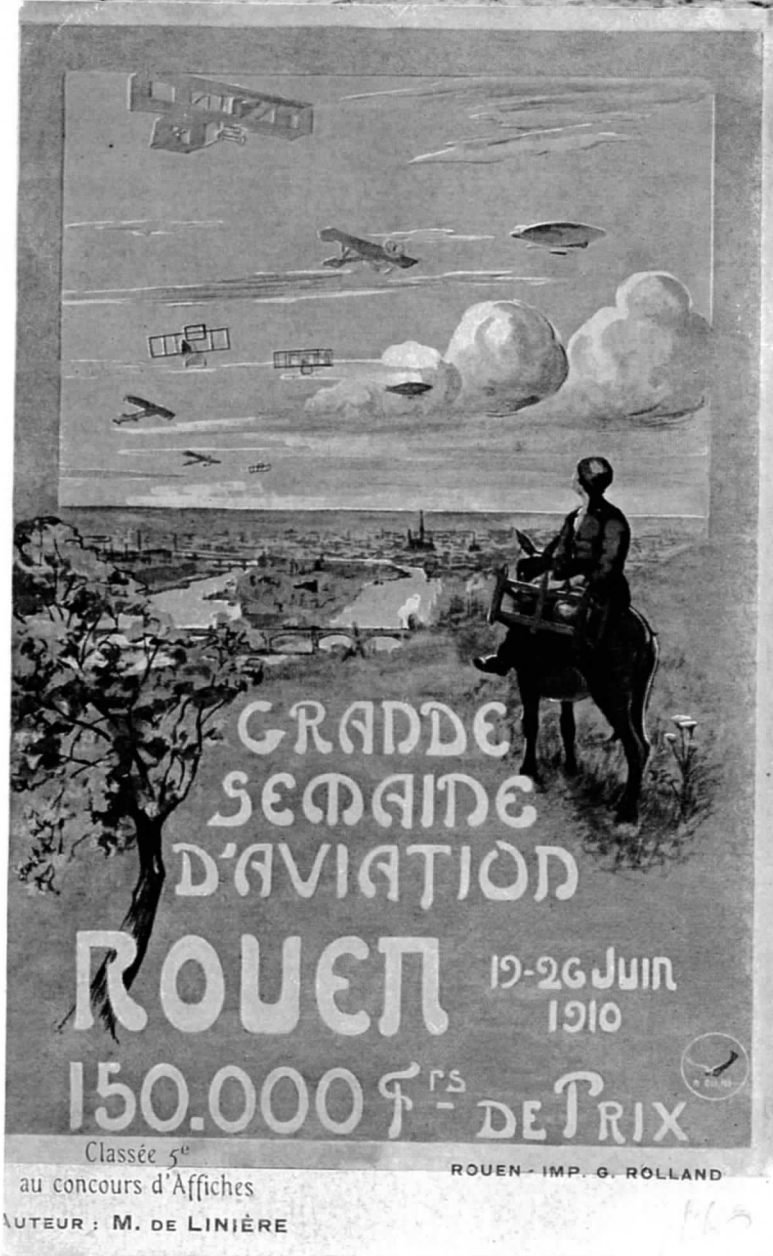
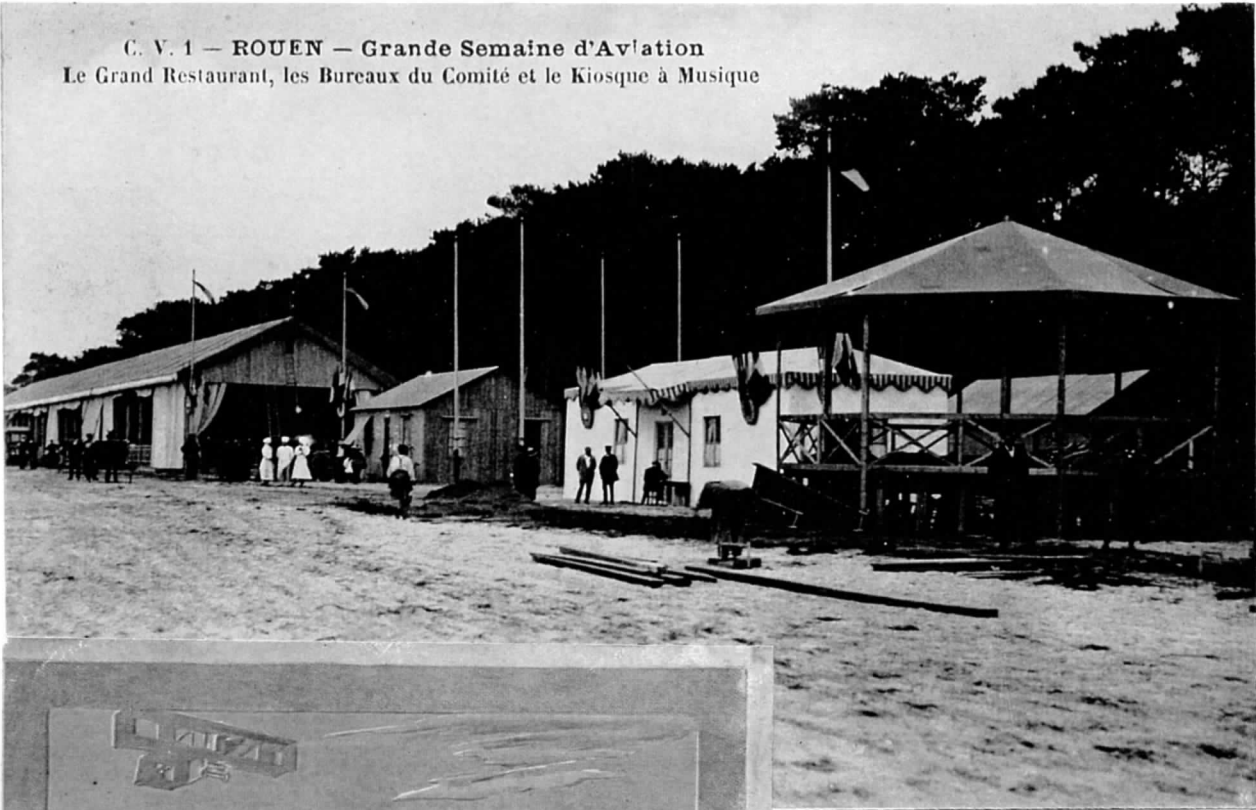
Le comité déplore les défections du capitaine Burgat et de M. Mumm mais constate que de nombreuses nationalités sont représentées. On compte parmi les engagés 12 Français, 3 Belges, 1 Anglais, 1 Italien, 1 Suisse, 1 Russe, 1 Péruvien et 1 Hollandais.

Ce plateau foisonnant est en partie dû à l'appât du gain provenant des 150000 francs de prix mais aussi au travail du journaliste Géo Lefèvre, de l'*Auto*, qui a su réunir tant d'aviateurs célèbres. Il faut remarquer que presque tous les appareils français construits à cette époque figurent au meeting.

## Vendredi 17 juin 1910 : 1<sup>ère</sup> journée d'essais

L'effervescence règne à Rouen, ville dont le ciel n'a plus rien à envier à celui de Reims, de Nice ou de Lyon. En fin de journée, vers 18 heures, trois aéroplanes l'ont survolée. Le spectacle, inédit jusqu'alors en ce lieu, marque par sa beauté et son intensité tous ceux qui y ont assisté.

C. V. 1 — ROUEN — Grande Semaine d'Aviation  
Le Grand Restaurant, les Bureaux du Comité et le Kiosque à Musique



♪ Pour distraire les esprits, entre deux vols, les organisateurs ont songé à installer un kiosque à musique. Pour profiter d'un repas de qualité après de longues heures passées à l'extérieur, ils ont fait dresser un grand restaurant et se sont réservés la place située entre les deux.

👉 Malgré la beauté de son trait, le travail de monsieur de Linière n'a été classé qu'à la cinquième place du concours d'affiches.



Arrivé jeudi avec son père et une équipe de mécaniciens, Marcel Hanriot est le premier à s'élever dans les airs. Dès ce matin, toute son équipe remonte l'appareil qui a voyagé en pièces détachées. Monsieur Hanriot père est son concepteur et participe à sa réalisation dans son atelier. L'assemblage terminé, Marcel vérifie le bon fonctionnement de tous les éléments mobiles de la voilure puis effectue des essais de moteur. Rapidement, après s'être rendu compte du bon état de son monoplane, le jeune pilote éprouve le besoin de s'en servir. Mais on ne décolle pas selon son humeur à Rouen, il est indispensable d'obtenir son droit. Le jeune homme manifeste à M. Debons son intention de voler. L'autorisation lui est accordée d'emblée. L'information se répand comme une traînée de poudre sur le champ d'aviation et crée des émules. A 17 heures Marcel Hanriot prend les commandes de son aéroplane pour s'apprêter à partir mais son père s'y oppose. Il craint la brise qui se lève. En réalité il ne s'en préoccupe pas directement mais les remous qu'elle engendre aux alentours de la piste peuvent être dangereux. Son fils n'en connaît ni la position, ni l'intensité. Les mécaniciens en profitent encore pour effectuer les derniers contrôles de la machine. Peu après 18 heures le vent baisse. M. Hanriot père prodigue ses derniers conseils à son fils. L'hélice est mise en mouvement. Les commissaires font évacuer la piste et massent les curieux derrière des gendarmes. Le moteur pétarade alors que les mécaniciens ont du mal à maintenir l'appareil en place, faute de système de freinage. Ils finissent par lâcher prise, alors, Hanriot roule sur une cinquantaine de mètres et quitte le sol devant les gens admiratifs, étreints par une douce émotion. Le comité voit enfin son travail et ses efforts récompensés par ce moment impressionnant. Tranquillement, l'appareil s'éloigne vers Rouen, à faible altitude, car son pilote vole prudemment. Il se détache encore sur le fond de la ville et disparaît soudain. On devine seulement sa marche au son émis par le moteur. Bientôt, on le distingue à nouveau revenant au ras du sol. Il se pose et rentre directement dans son hangar. Les mécaniciens s'affairent autour de la machine dont le moteur ne répond pas aux attentes de Marcel. Tout le comité vient féliciter le jeune homme qui a volé le premier à Rouen et s'inquiète des caprices du moteur dont M. Hanriot père minimise la gravité.

Le répit, sur l'aérodrome, est de courte durée. A son tour Christiaens fait retentir le feulement d'un moteur, celui du Farman de Bruneau de Laborie. Il s'élance sur la piste de Bruyères-aviation et décolle en peu de temps. Toutes les têtes sont tournées vers ce biplan gracieux, plus stable et plus sécurisant que le monoplane précédent. Le pilote s'éloigne, mais cette fois, il vire en bout de piste pour tourner autour du terrain, si bien que tout le monde peut l'observer au cours de son évolution. Puis il pose l'avion en douceur et le quitte sous les acclamations du public.

Bathiat est le troisième à prendre la piste sur son biplan Bréguet. En passant au-dessus des tribunes il effraie des centaines de corneilles, nichées sur le toit, qui s'envolent en tourbillonnant et croassant. Leur tranquillité sera souvent mise à rude épreuve pendant la semaine à venir. Mais Bathiat ne s'en préoccupe guère tant il se concentre sur son pilotage. Lui aussi tourne autour de la piste puis s'aligne sur elle et coupe son moteur pour réaliser un vol plané. Il remet l'hélice en route au ras du sol et repart de plus belle pour prendre énormément d'altitude. A son retour il reçoit également un accueil enthousiaste accompagné de félicitations. Il explique son besoin de voler haut pour éviter les mouvements d'air qui perturbent le pilotage en extrémité de piste et éviter ainsi d'être rabattu brutalement au sol. D'après lui, ce superbe champ d'aviation est certainement propice à faire de belles choses.

Dès 19 heures, Bruneau de Laborie prend place sur son biplan. Avec la même habileté que Christiaens, il quitte le sol pour revenir aussitôt sur ses pas. Sa manœuvre est gênée par l'agitation de l'air qui le fait traverser l'aérodrome en diagonale pour venir se poser devant les hangars. Son vol fut de courte durée.

Marcel Hanriot a voulu repartir, tout à l'heure, en voyant Christiaens s'en aller. Mais son moteur en a décidé autrement. Pas satisfait, il s'est acharné à vouloir faire fonctionner sa mécanique car il est impératif que la machine tourne correctement à deux jours du meeting. A 20 heures ses mécaniciens l'abandonnent ainsi qu'une partie de la foule pressée devant son hangar. Finalement les spectateurs les plus férus sont récompensés de leur attente. Vers 21 heures, l'appareil vibre sous les trépidations de son moteur requinqué. Le jeune Hanriot reprend son vol dans le crépuscule, passe deux fois



Hubert Latham pose, en complet-veston et cravate, dans le poste de pilotage de son Levassieur *Antoinette*. Pour voler la tenue du pilote-dandy sera alors moins distinguée. Cette carte a été envoyée du bureau postal de Bruyères-aviation le dernier jour du meeting.

Elise Deroche, dite baronne Raymonde de Laroche, debout devant la dérive de son appareil, est la première femme à obtenir son brevet d'aviatrice le 8 mars 1910. En juillet 1910, elle se blesse gravement à Bétheny mais elle revole par la suite. Elle perd la vie dans un accident d'avion au Crotoy le 18 juillet 1919, non comme pilote mais comme passagère.





devant les tribunes salué par l'ovation des quelques 400 heureux restés à terre. Il se pose et retourne soulagé se garer dans le hangar.

Cette fois, c'est bien fini pour aujourd'hui. Le ciel retrouve sa quiétude habituelle pour se draper d'une nuit étoilée.

## **Samedi 18 juin 1910 : 2<sup>ème</sup> journée d'essais**

**V**oici comment un journaliste locale s'imagine la journée à venir : « Ceux qui n'ont jamais vu voler un aéroplane dans l'air pur du couchant, ceux qui n'ont pas encore assisté à ce spectacle qui vous cloue d'émotion sur place, nous accuseront de lyrisme. Qu'ils patientent quelques heures, et si aujourd'hui, comme tout le fait espérer, ils vivent eux-mêmes ces minutes insoupçonnables, que trois mille de leurs concitoyens viennent de vivre. Ils reconnaîtront que jamais spectacle aussi beau, aussi grand, ne pouvait leur être offert ! ».

Vers 16 heures, voyant du monde arriver, Marcel Debons le laisse pénétrer dans l'enceinte de l'aérodrome moyennant la modique somme de 1 F.. En quelques minutes 1500 personnes envahissent les tribunes pour lesquelles dès demain il faudra déboursier plus.

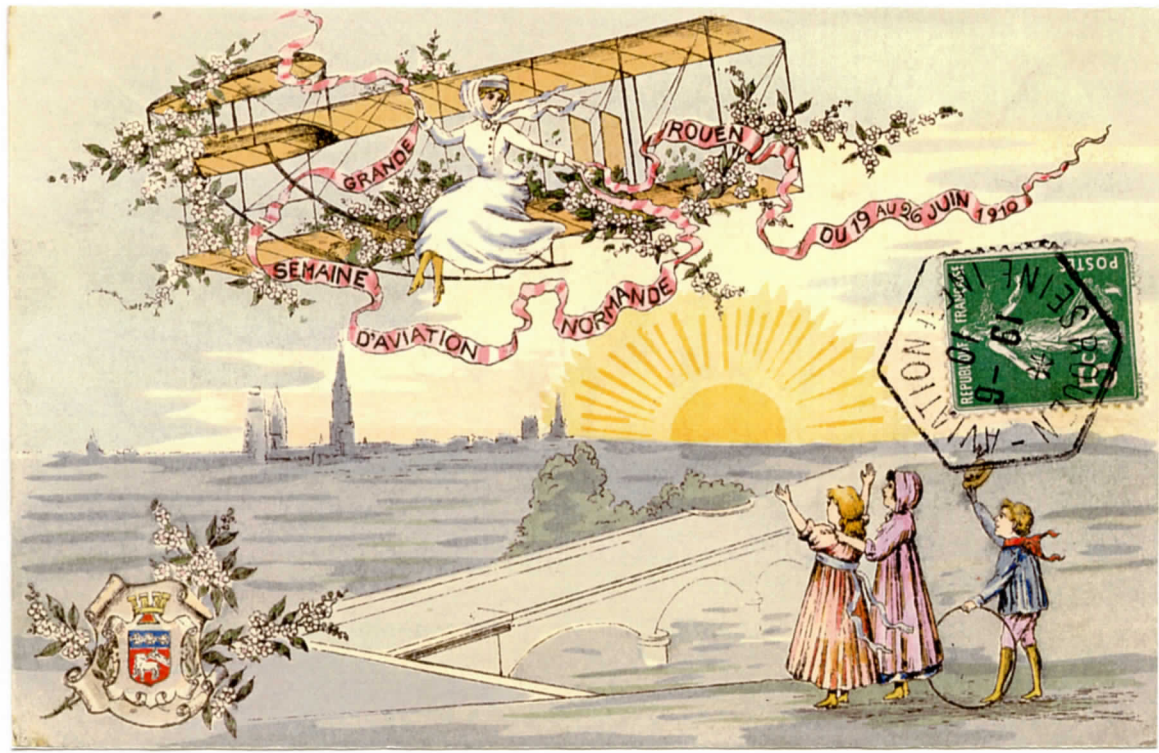
Une demi-heure plus tard, une fois la foule installée, le capitaine Dickson fait amener son biplan Farman sur la piste. Il discute un peu avec un groupe de journalistes, rapidement le moteur de sa machine ronfle, puis le gentleman s'envole malgré l'aventure qu'il vient de connaître. En effet le service d'ordre, irrité par les centaines de gens ayant rusé pour ne pas payer leur droit d'entrée, a intensifié sa surveillance commettant des impairs. Après avoir laissé passer des personnes se présentant comme des fournisseurs, des mécaniciens, des journalistes et même des membres du comité d'organisation, les gendarmes ont barré l'entrée du terrain au véritable comité. Si bien que ce dernier les a invité à faire preuve de plus de fermeté mais aussi de tact pour éviter que de tels actes se reproduisent. Ainsi Dickson converse avec des journalistes lorsqu'un policier leur demande leurs papiers. N'ayant pas les siens sur lui, Dickson fait figure de suspect aux yeux de l'agent qui l'interroge et lui intime fermement l'ordre de le suivre. Le flegmatique anglais refuse mais le ton de son interlocuteur augmente si bien qu'il finit par accepter. Mais au lieu de prendre le pas du policier, il se précipite froidement sur le siège de son appareil et commande la mise en route. En l'air, sans doute énervé, il a du mal à stabiliser son avion qui tangué au grand étonnement des spectateurs ignorant les faits. Après avoir maîtrisé la situation, il réalise un vol plané fort osé devant les tribunes et se pose magistralement au milieu des applaudissements. Sitôt posé, il repart avec un ami, M. Vaneck. Il tourne deux fois autour de la piste et se repose. Aux journalistes revenus le voir et lui réclamant ses impressions, il répond que l'aérodrome est un peu trop grand et ne favorise pas les pilotes adroits en virages serrés. Il signale que les remous en bout de piste donnent le mal de mer car ils font faire des plongées de 10 à 15 mètres. Dickson ne reverra plus le policier confus car conscient de son erreur.

Ceci n'empêche pas que Mme de Laroche, arrivant de Budapest avec Latham, s'est vu refuser l'entrée du terrain faute de pouvoir présenter soit une pièce d'identité, soit son brassard de pilote qu'elle recevra par la suite. Le comité, alerté par l'incident, demande aux deux commissaires entêtés de laisser le passage à la seule aviatrice du meeting. Le public saura lui faire oublier cette désagréable entrée en matière.

Tout comme hier, Bathiat s'envole sur le biplan de l'ingénieur Bréguet pour peaufiner ses réglages et s'habituer aux conditions de vol autour de la piste. Il la contourne à une vitesse fulgurante et se pose en planant. Un spectateur se dirige vers lui et l'interpelle. Après une courte discussion l'avion redécollé avec les deux hommes à bord. Mais soudain le pilote arrête son moteur, plonge rapidement, se pose et roule sur son erre. Son passager descend, le manteau se consumant lentement. Pendant le vol, un pan du vêtement attiré par l'hélice s'est encastré contre le bloc-moteur. Risquant de voir son passager brûlé ou même aspiré par l'hélice, Bathiat a effectué une manœuvre d'urgence avec sang froid. Emu par la situation dont il se sort sans gravité, cet Américain, qui avait payé fort cher son baptême de l'air, se fait photographier dans sa tenue devant l'appareil et parle de recommencer.









Peu impressionnée par les déboires dont a été victime le passager de Bathiat, une Rouennaise, Mme Lebaube, le contacte à son tour pour goûter également aux sensations nouvelles du vol motorisé. Bathiat accepte mais lui impose, par expérience, le port d'une combinaison d'aviateur du type de celle qu'endosse souvent Blériot. Les yeux protégés par des lunettes et la tête couverte d'un bonnet, l'aventurière monte dans la nacelle du Bréguet puis écoute les dernières recommandations du pilote assis juste derrière elle. Cette fois le vol se déroule sans encombre. Tout le monde est satisfait à l'exception de Mme Lebaube pour qui cette excursion aérienne était de trop courte durée.

Mais le moment le plus sensationnel de la journée est à venir. Morane sort à son tour avec son Blériot modifié muni d'un moteur Gnome et Rhône. Une fois son aéronef lâché par ses mécaniciens, il s'envole droit dans le ciel. Deux minutes après, un second Blériot, classique, cette fois piloté par Cattaneo, vient le rejoindre. A son tour Audemars prend l'air sur sa *Demoiselle*. Ce sont trois monoplans qui sillonnent le ciel. Alors Marcel Hanriot, qui avait déjà volé le matin, vient les retrouver. Les spectateurs ne savent plus vers quelle machine diriger leur regard pour ne rien perdre de cette scène unique. Les quatre pilotes tournent encore de conserve dans le ciel quelques instants et Morane redescend. Il embarque son frère et se retrouve bientôt, en altitude, en direction de Rouen. Il survole la Seine et revient à son hangar après 10 minutes de vol. Les trois autres aéroplanes regagnent à leur tour la terre ferme devant un public ébahi par la beauté et surtout la rareté de ces instants inoubliables.

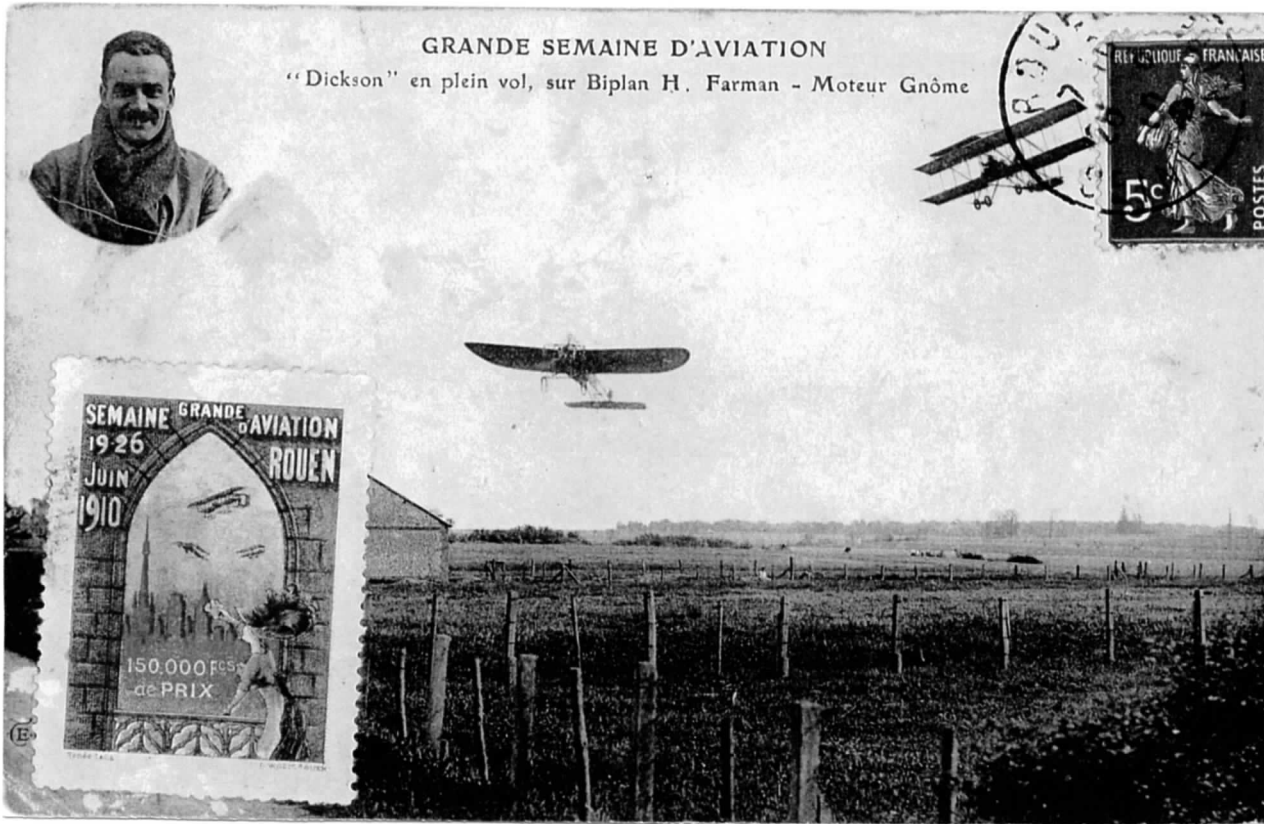
Dans ses affirmations du matin, le journaliste ne s'était pas trompé à propos de la journée. A présent, dans les encombrements de la circulation, chacun revient en ville, l'esprit plein de souvenirs en songeant déjà au spectacle qu'offrira la compétition le lendemain.

## Dimanche 19 juin 1910 : 1<sup>ère</sup> journée de compétition

**E**n ce dimanche le soleil est au rendez-vous, tout comme les centaines de personnes ravies du spectacle qui leur est proposé. Plus tôt, à 5 heures du matin, Métrot teste déjà son biplan Voisin dans la brume. Van den Born, moins matinal, quitte prudemment la piste vers 10 heures suivi de Dickson, Hanriot et Bruneau de Laborie, pendant que tout le monde s'achemine vers le champ d'aviation. Très vite, le ciel grouille d'appareils qui survolent le terrain en tous sens. Van den Born, suite à un ennui mécanique, chute violemment. Par bonheur, il est sain et sauf mais sa monture a souffert. Il ne volera plus aujourd'hui, du travail l'attend. Le moteur de Cattaneo lui projette de l'huile bouillante sur le visage. Après avoir consulté le docteur Martin, il s'entretient avec le constructeur de son appareil, Louis Blériot venu en spectateur. Audemars charme le public en volant au ras du sol. Mais Morane lui ravit l'exclusivité, lorsqu'à la demande du comité d'organisation, il tourne autour de la flèche de la cathédrale pour marquer l'événement, avec certitude, d'une trace indélébile.

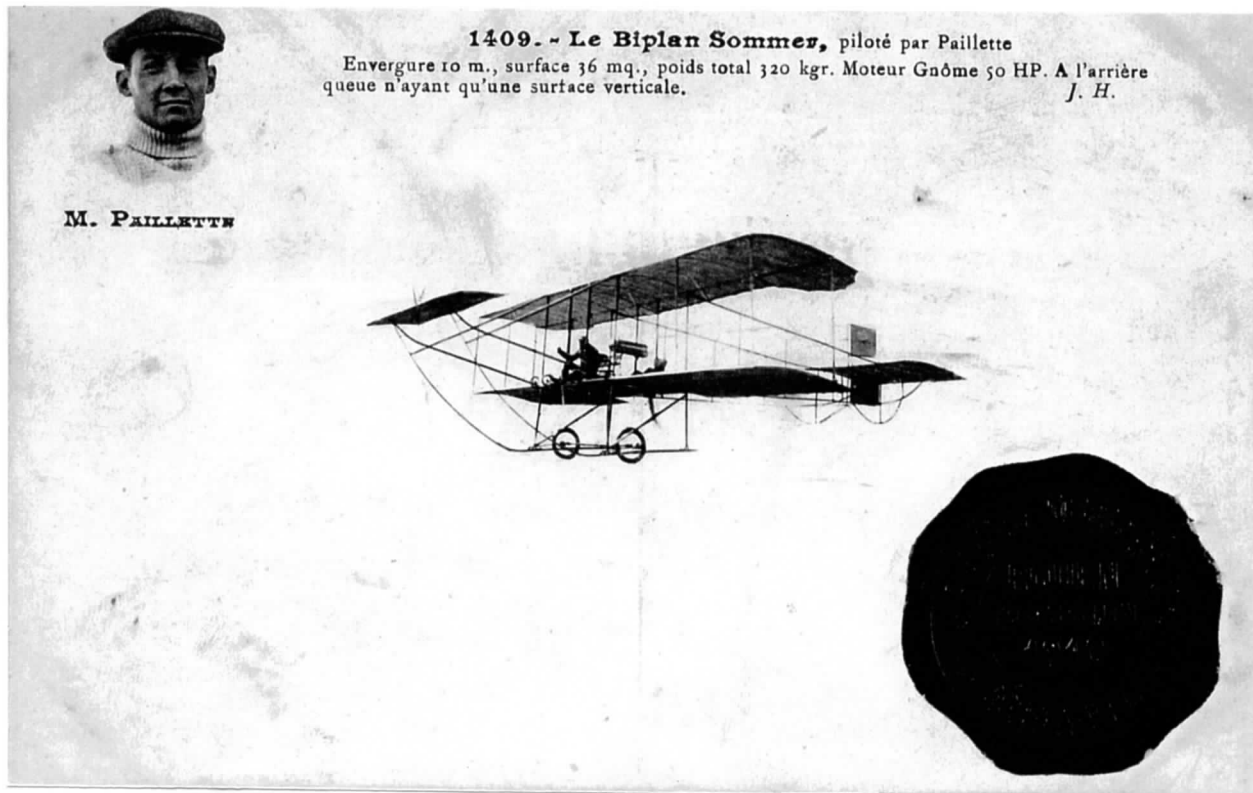
Le spectacle est assuré mais les choses sérieuses débutent à 11 heures avec le concours signalé par le sémaphore. Concours dont voici les résultats : **Prix des passagers** : Morane, 18 km en 18mn 25s. **Prix de la plus grande distance sans escale** : 1. Dickson, 141 km en 2h 27mn 44s ; 2. Cattaneo, 84 km en 1h 10mn 25s. **Prix de la totalisation des distances** : 1. Cattaneo, 243 km ; 2. Dickson, 240 km ; 3. Audemars, 99 km ; 4. Bruneau de Laborie, 57 km ; 5. Hanriot, 42 km ; 6. Morane, 36 km ; 7. Bathiat, 21 km ; 8. Dufour, 12 km ; 9. Métrot, 6 km ; 10. Chritiaens, 3 km. **Prix du vol plané** : 1. Bathiat, 426m ; 2. Dickson, 204m. **Prix du meilleur tour de piste** : 1. Cattaneo, 2mn 18s ; 2. Audemars, 2mn 24s ; 3. Morane, 2mn 30s.

La journée s'achève sur l'excellente prestation de Cattaneo qui prend la tête de l'ensemble du concours. Mais Morane avait tenté un vol très osé avec deux passagers, le lieutenant de Mesmay et le journaliste de Lafreté, qui aurait pu mal se terminer. Le Blériot, surchargé, fut ébranlé par le déplacement d'air produit par un Levasseur *Antoinette* qui le survolait. Avec chance et habileté, Morane regagna le sol sans encombre mais ne put contrôler l'appareil à terre qui heurta l'enceinte des tribunes. Bilan : un appareil à réparer, mais, heureusement, aucune blessure corporelle à déplorer, ni côté spectateurs, ni côté aviateurs.



♣ Dickson, grand vainqueur du meeting de Rouen, empoche, au terme d'une semaine de compétition, la somme de 28100 francs grâce à son biplan Farman qui lui a coûté environ 15000 francs. Un monoplan *Antoinette*, équipé d'un moteur de 50 ch, est vendu 25000 francs.

Paillette sur son biplan Sommer remporte le prix de Normandie après avoir voler pendant 2 heures et 40 minutes sur une distance de 156 kilomètres. Carte postale avec vignette sceau rouge, gauffrée et ronde à contour ondulé. ♣



## Lundi 20 juin 1910 : 2<sup>ème</sup> journée de compétition

**A**n nouveau le temps est au beau fixe. Vers midi, Audemars s'élance sur sa Santos-Dumont *Demoiselle* mais il est victime des tourbillonnements, en bout de piste, qui le rabattent au sol. L'accident grave est évité de justesse, seule une roue de son train d'atterrissage est hors d'usage. Les réparations effectuées, il reprend l'air, suivi de Latham et Dubonnet mais tous les trois rentrent vite par crainte des remous. Forcés de rester au sol, les aviateurs passent l'après-midi à jouer des bienfaits qu'offre cette belle journée. On ne les voit en l'air qu'à partir de 18 heures. Dickson ouvre le bal mais au décollage il projette à terre un homme, du personnel de service, sans conséquence pour ce dernier. Ce sont ensuite Dubonnet, Morane, Bruneau de Laborie, Hanriot, Verstraeten, Dufour et de Laroche qui, pendant une heure, concourent en assurant le spectacle dont personne ne se lasse. A 19h 30 les avions rentrent aux hangars, les vols sont terminés.

Un seul prix a été disputé, celui de la totalisation des distances. Dickson a parcouru 66 km, Cattaneo 54 km, Dubonnet 42 km, Hanriot 24 km, Bruneau de Laborie 18 km, Latham 9 km, puis Morane, Christiaens, Dufour, de la Roche, et Verstraeten ont tous effectué 6 km. En les additionnant aux parcours établis la veille, on arrive à ces résultats : **Prix de la totalisation des distances** : 1. Cattaneo, 297 km ; 2. Dickson, 288 km ; 3. Audemars, 102 km ; 4. Bruneau de Laborie, 75 km ; 5. Hanriot, 66 km ; 6. ex æquo Dubonnet, Morane, 42 km ; 8. ex æquo Bathiat, Bréguet, Van den Born, 21 km ; 11. Dufour, 18 km ; 12 ex æquo. Latham, Christiaens, 9 km ; 14. ex æquo de Laroche, Verstraeten, 6 km .

## Mardi 21 juin 1910 : 3<sup>ème</sup> journée de compétition

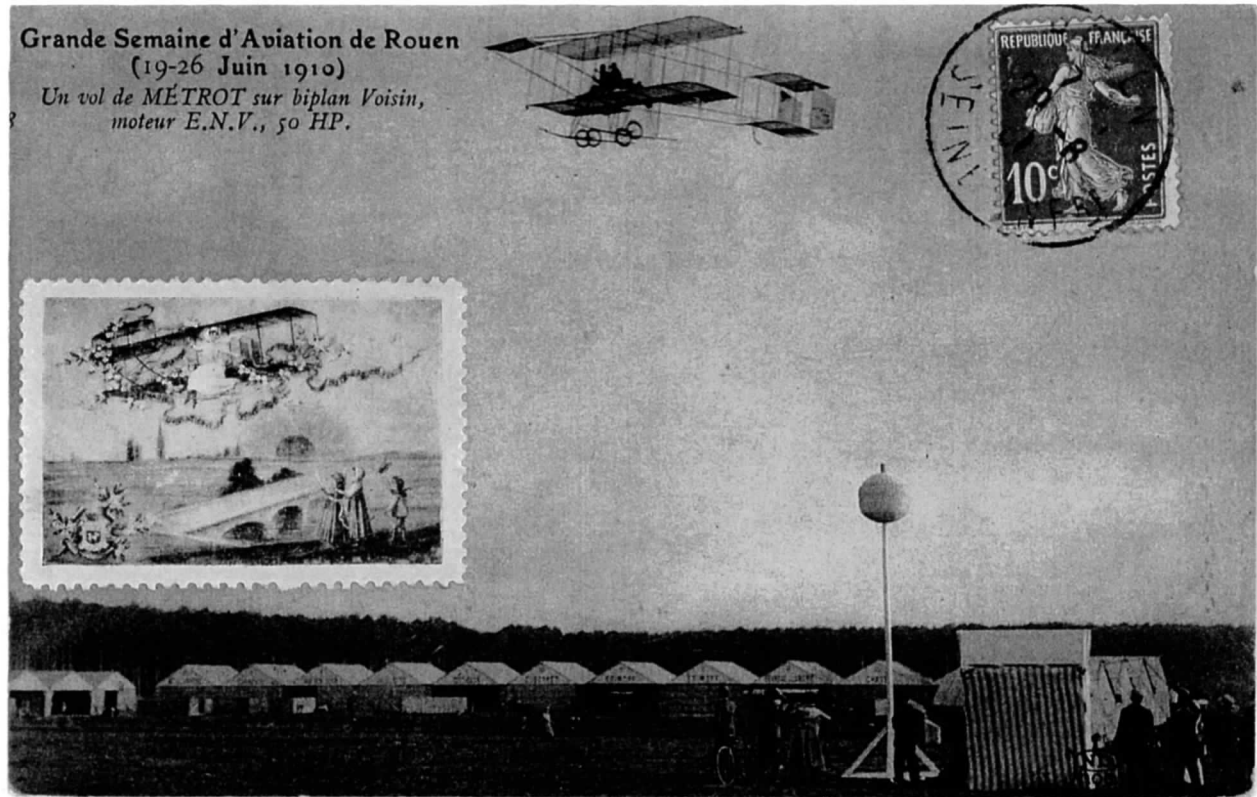
**L**e temps change, le ciel est gris. Un vent de 40 à 50 km/h pousse ou ralentit les avions au cours de leurs évolutions. Cependant, les aviateurs ne s'en inquiètent pas particulièrement et trouvent même la situation propice à réaliser de bons résultats.

A 14 heures 30 Latham, qui avait déjà évolué le matin, s'envole le premier dans son *Antoinette*. Comme de coutume les autres l'imitent. Ce sont Cattaneo, suivi promptement de Dickson, qui veut lui prendre la première place du prix de la totalisation des distances, puis Dubonnet, Paillette, que l'on n'a pas encore beaucoup vu, et enfin, Bathiat, qui s'élance le dernier. Il essaie une nouvelle hélice plus performante censée lui permettre de conquérir le prix des passagers. Mais le sort en décide autrement. La force du vent accroît l'intensité des turbulences au-dessus de la piste. Par malchance, Bathiat s'engouffre dans une zone fortement perturbée à 50 mètres d'altitude. En quelques secondes, il est plaqué au sol et s'écrase, dans un nuage de poussière, devant les tribunes d'où jaillissent des cris d'effroi. Le rideau opaque augmente l'angoisse des gens, en particulier celle de sauveteurs se précipitant dans sa direction. On songe au pire, comment pourrait-on survivre à un tel choc ? Le nuage dissipé, la pression baisse en voyant le pilote chanceux se relever devant sa machine, totalement détruite dans l'accident. Le médecin ne constate que des hématomes et des coupures superficielles. Bref, tout va bien et c'est tant mieux ! En revanche la compétition s'achève pour Bathiat qui n'a plus d'avion pour concourir. Il décide donc d'abandonner et de rentrer à Paris.

Ceci n'empêche pas les autres compétiteurs de continuer à voler ou de s'envoler comme Hanriot, Chavez, Efimoff, de Laroche, Audemars et Verstraeten. Un moment, 10 machines volantes se déplacent simultanément au-dessus de Bruyères-aviation pour le plus grand plaisir de tous. Peu après 19 heures le signal indiquant la fin des épreuves est hissé au sémaphore invitant les pilotes à rentrer dans les hangars.

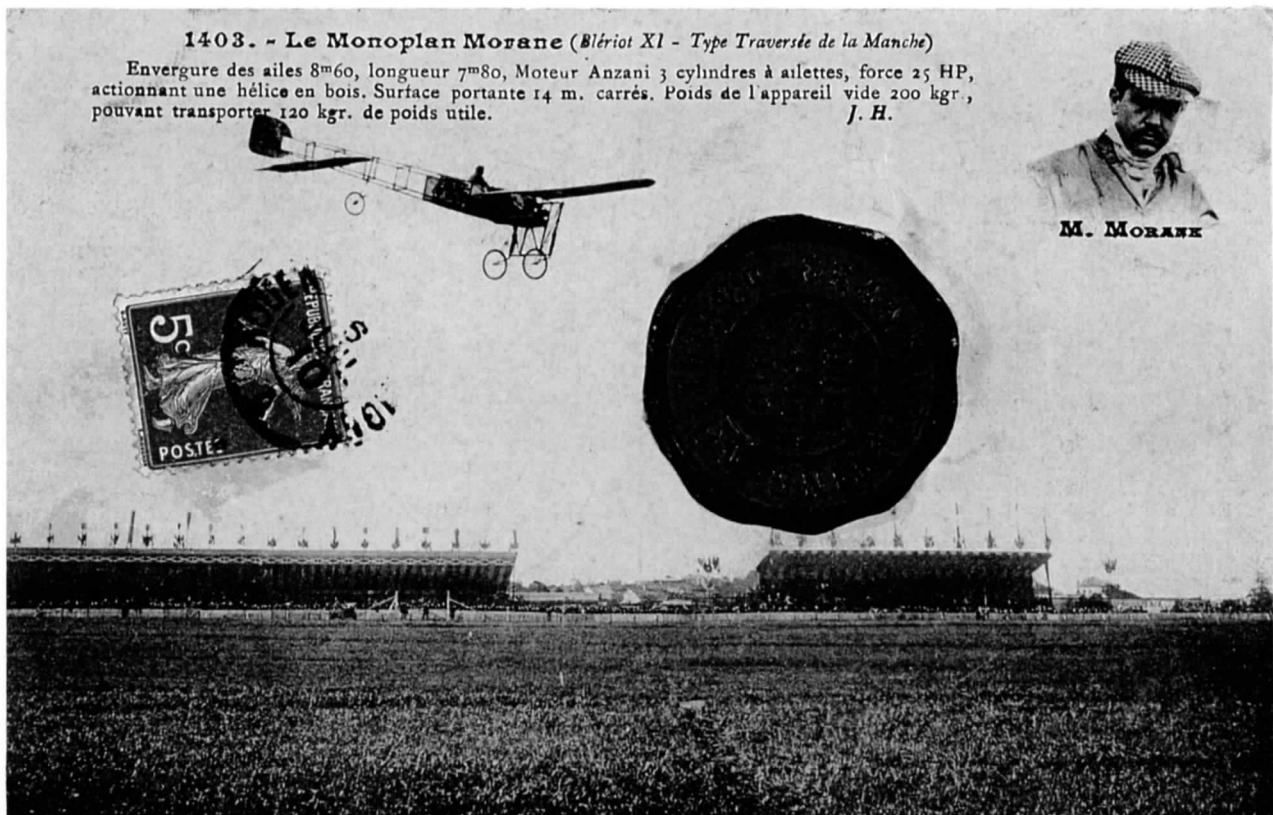
Les résultats de la journée sont les suivants : **Prix de la totalisation des distances** parcourues depuis dimanche : 1. Dickson, 462 km ; 2. Cattaneo, 428 km ; 3. Audemars, 147 km ; 4. Latham, 144 km ; 5. Bruneau de Laborie, 126 km ; etc ... **Grand prix de vitesse**, épreuves éliminatoires : 1. Cattaneo, 7mn 17s ; 2. Dubonnet, 8mn 5s ; 3. Christiaens, 8mn 20s ; 4. Bruneau de Laborie, 9mn 3s. **Prix de Normandie** : Paillette, 18 km en 17mn 42s.





☞ Métrot, victorieux depuis peu à Héliopolis, survole la piste de Bruyères-aviation. Il ne vole pas beaucoup durant les épreuves. Au fond à la lisière du bois se dressent les hangars en bois où les mécaniciens bichonnent les machines volantes.

Avec ce Blériot, Morane fait sensation en tournant autour de la flèche de la cathédrale Notre-Dame, le dimanche 19 juin 1910. Le long de la piste, les tribunes surplombées de bouquets de drapeaux impressionnent par leurs tailles imposantes. ☞



## Mercredi 22 juin 1910 : 4<sup>ème</sup> journée de compétition

Cette nouvelle journée marque l'échappée de deux hommes au prix de la totalisation des distances. Cattanéo et Dickson avalent des dizaines de kilomètres aux commandes de leurs avions, laissant loin derrière leurs poursuivants.

Latham, Dubonnet, Hanriot et Verstraeten sortent plusieurs fois pour, eux aussi, tenter leur chance mais c'est Morane qui réalise l'exploit de la journée en s'élevant à 290 m d'altitude dans son Blériot modifié. Ne pouvant monter plus haut, il coupe le moteur pour redescendre en planant. Sûr de sa victoire à ce prix, il reprend le lieutenant de Mesmay à son bord pour disputer le prix des passagers. Ils reviennent 19mn 32s plus tard après un vol de 18 kilomètres. Latham convoite également ce prix mais abandonne vite l'espoir de le remporter, suite aux ratées de son moteur. Il évite de prendre des risques inutiles. Il ne tient pas "à casser du bois" selon l'expression usitée dans le milieu aéronautique. Ce n'est pas le cas de Paillette qui brise son train d'atterrissage en heurtant le sol trop violemment. Il en est quitte pour faire un peu de mécanique et de menuiserie. Raymonde de Laroche aura plus de mal à remettre son bel oiseau en état de vol. Victime elle aussi des turbulences qui causent beaucoup de problèmes au-dessus de la piste, elle casse une aile de son Voisin après une dégringolade d'une faible altitude, heureusement sans conséquence pour elle. Etourdie par la violence de l'impact, l'aviatrice est restée assise sur son siège avec calme.

La pluie, qui depuis hier, épargne le site du concours d'aviation se met à tomber en fin d'après-midi. Des coups de tonnerre retentissent alors que plusieurs pilotes sortent des hangars pour disputer le prix de la hauteur à Morane. La toile tendue sur les ailes des machines volantes n'apprécie guère l'eau. Aussitôt pour le plus grand bonheur de Morane, ses concurrents rebroussement chemin et s'en retournent aux hangars, lui accordant la victoire. La compétition est close pour aujourd'hui.

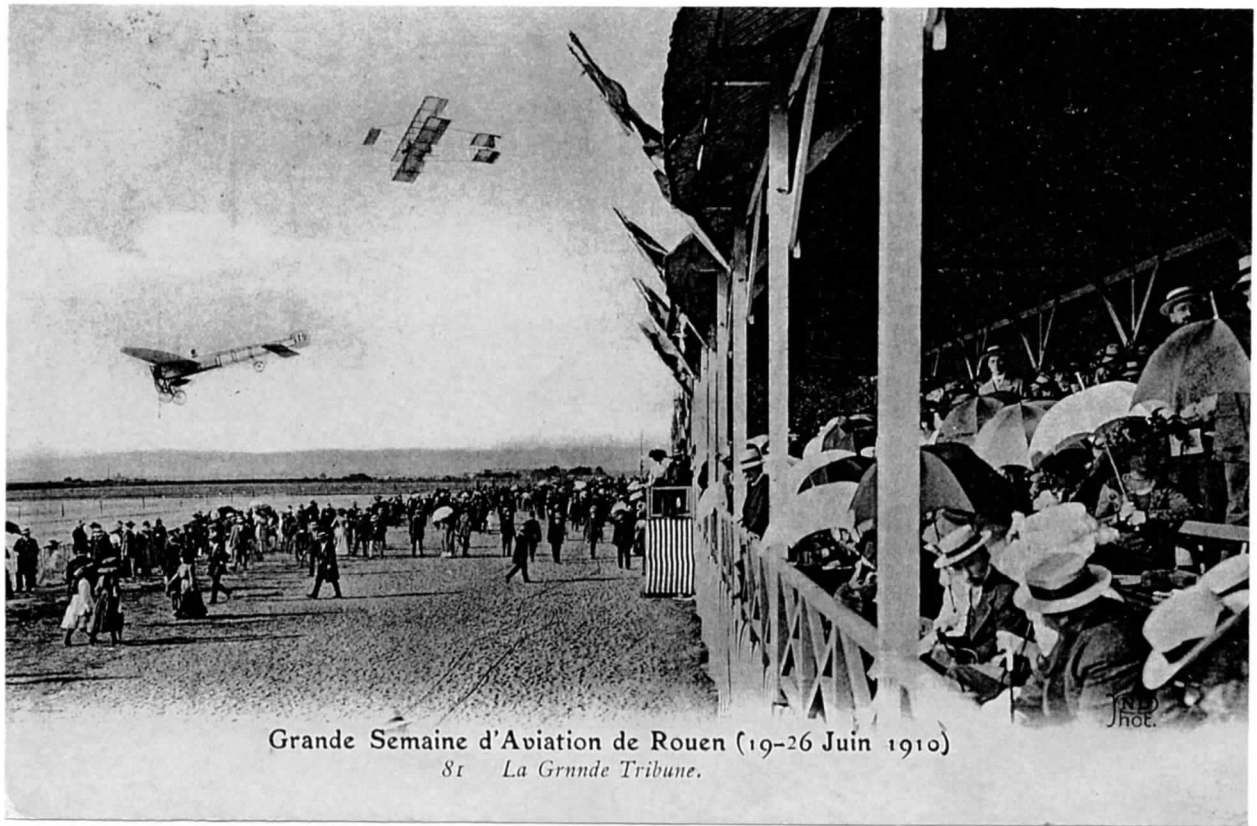
Les résultats de la journée sont les suivants : **Prix de la totalisation des distances** parcourues depuis dimanche : 1. Dickson, 567 km ; 2. Cattanéo, 537 km ; 3. Hanriot, 201 km ; 4. Latham, 195 km ; 5. Dubonnet, 174 km ; 6. Audemars, 147 km ; 7. Verstraeten, 141 km ; 8. Bruneau de Laborie, 126 km ; etc ... **Prix de la hauteur** : Morane, 290 m . **Prix de la distance sans escale** : 1. Cattanéo, 117 km ; 2. Verstraeten, 80 km . **Prix des passagers** : Morane, 18 km en 19mn 32s.

## Jeudi 23 juin 1910 : 5<sup>ème</sup> journée de compétition

Décidément rien ne va plus à Rouen, les organisateurs s'inquiètent pour les résultats financiers de la journée car la pluie ne cesse plus de battre le terrain d'aviation de Bruyères rebutant ainsi les plus fidèles des amateurs de démonstration aérienne. Ce n'est qu'en milieu d'après-midi, vers 15 heures, que du haut du sémaphore apparaît la flamme rouge, en remplacement de la noire, accordant l'autorisation de voler. Les timides rayons de soleil attirent aussitôt une foule inespérée, bien supérieure à celle de dimanche. Les spectateurs savent, maintenant, que les plus beaux vols arrivent en fin de journée et ils ne seront pas déçus.

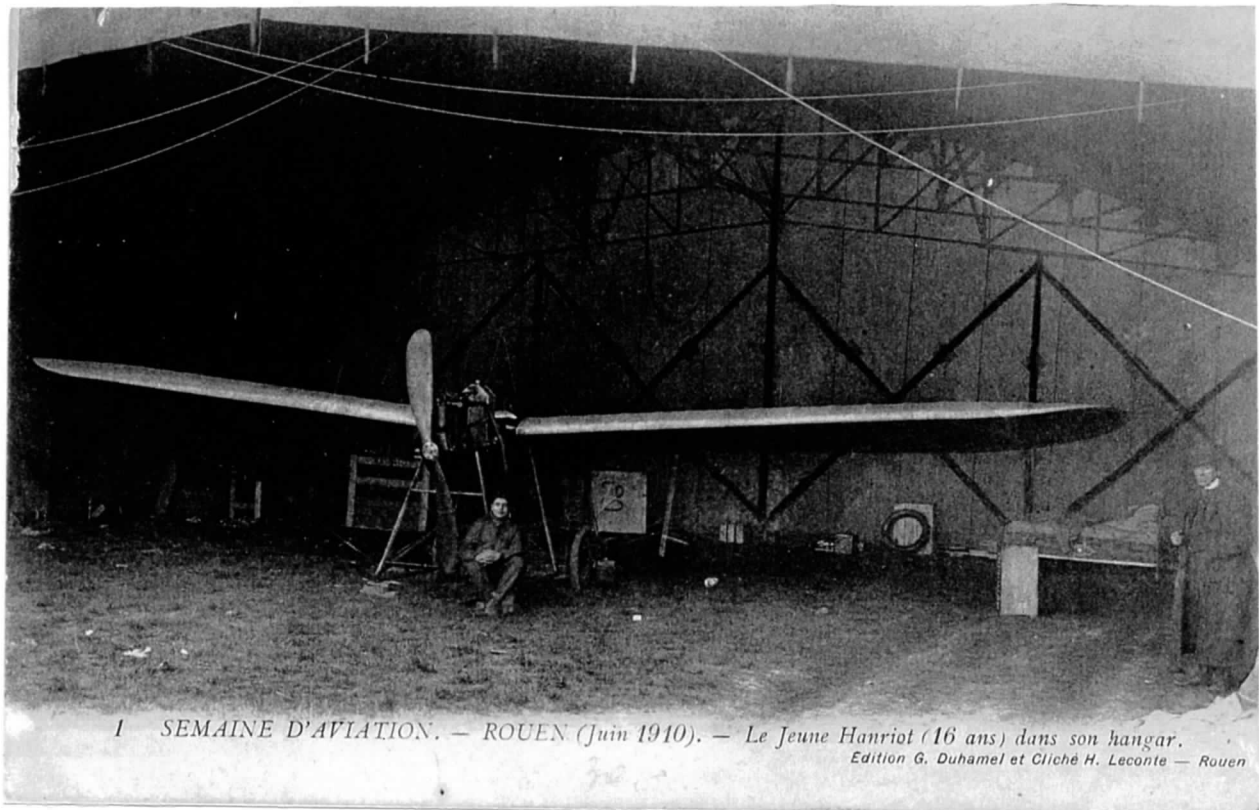
Latham s'élance le premier avec la ferme intention de s'emparer du prix de la hauteur pour le conserver définitivement. Il veut monter à plus de 1100 m, altitude qu'il a déjà atteinte ailleurs. Mais comme hier, au bout de vingt-deux tours de piste, son moteur refuse tout effort et le contraint, une fois encore, à remettre cela au lendemain. Hanriot, quant à lui, voit défiler les kilomètres sous les ailes de sa machine. Il vole sur une distance de 135 kilomètres, s'assurant par la même occasion une bonne troisième place au prix de la plus grande distance parcourue. Il ne peut rattraper Dickson et Cattanéo qui s'épient constamment pour accumuler toujours plus de kilomètres l'un que l'autre. Dickson vise également d'autres prix notamment celui de la hauteur mais comme les épreuves se disputent à la même heure, il redoute, à juste titre, que Cattanéo prenne de l'avance. Il en fait part aux commissaires afin qu'ils modifient la position des compétitions, mais ils refusent. Il perd alors sa première place en tentant, et en remportant, le prix des passagers.

Kuller, qui pilote le même appareil que Latham, s'envole pour la première fois. Il effectue trois tours de piste et se pose, victime, lui aussi, d'ennuis de moteur.



☞ Ce jour là, la tribune à 20 francs et l'espace qui la sépare de la piste sont gorgés de monde venu admirer les merveilleuses machines volantes et leurs drôles de pilotes. Les ombres très étalées nous indiquent que c'était la fin de journée et, surtout, qu'il faisait beau, chose rare.

Malgré un appareil performant, dont les ailes ressemblent à celles du Blériot et le fuselage à celui d'une Antoinette, le jeune Hanriot reste discret à Rouen alors qu'il s'était distingué à Bétheny en 1909. ☞





Comme prévu, c'est vers 19 heures que décollent Morane, Chavez et Efimoff pour tenter leur chance au prix de la hauteur. A son premier vol Chavez s'élève péniblement à 228 m. Efimoff le dépasse largement pour son seul essai à 443 m. Morane pour sa part atteint 434 m, peu satisfait car battu par Efimoff. Il se décide à recommencer alors que Chavez monte à 497 m. La tâche sera rude mais Morane n'est pas homme à baisser les bras et son appareil regorge de puissance. Il s'en retourne dans les airs pour culminer à 521 m d'altitude, record battu ! A son retour la foule l'applaudit comme il se doit tandis que le préfet le félicite pour cet exploit. Ce concours fait le bonheur des commerçants qui vendent toutes leurs lorgnettes. Elles facilitent grandement l'observation des mouvements des aéronefs à haute altitude.

Les résultats de la journée sont les suivants : **Prix de la totalisation des distances** parcourues depuis dimanche : 1. Cattaneo, 642 km ; 2. Dickson, 621 km ; 3. Hanriot, 336 km ; 4. Dubonnet, 297 km ; 5. Latham, 261 km ; 6. Verstraeten, 246 km ; 7. Audemars, 195 km ; 8. Morane, 132 km ; 9. Bruneau de Laborie, 126 km ; etc ... **Prix de la hauteur** : 1. Morane, 521 m ; 2. Chavez, 497 m ; 3. Efimoff, 443 m. **Prix des passagers** : Dickson, 27 km.

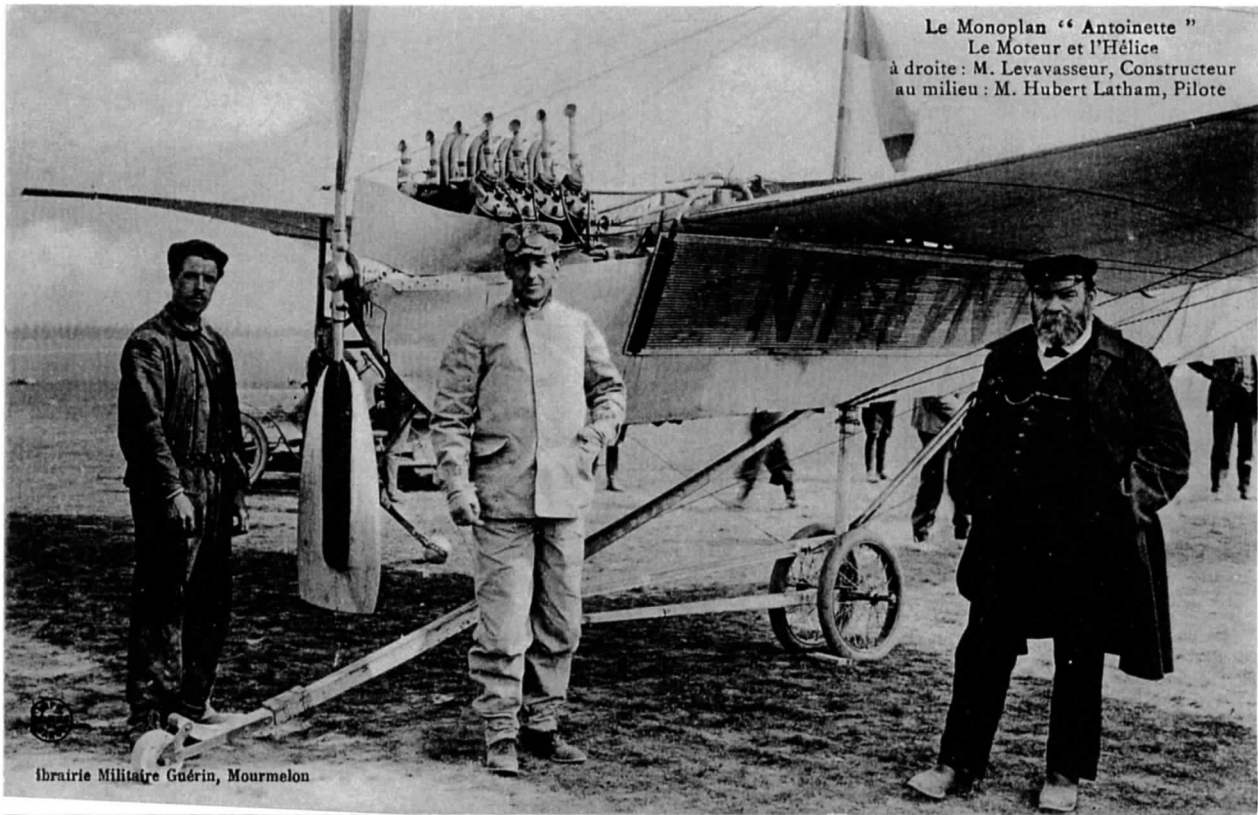
## Vendredi 24 juin 1910 : 6<sup>ème</sup> journée de compétition

Le mauvais temps s'acharne sur Rouen : ce matin de violentes bourrasques de vent ont forcé les aviateurs à rester au sol. Seul, vers midi, le pilote débutant Mignot se hasarde pour la première fois à sortir son Voisin du hangar dans le vent et sous la pluie. Quelle curieuse idée ! A peine son décollage terminé que ce qui devait fatalement se produire arriva. Il heurta violemment le sol endommageant sérieusement sa machine et terminant définitivement son éphémère prestation à ce meeting. Latham, plus expérimenté, attend 14 heures 30 pour partir et rentre bien vite. Il recommence un vol vers 16 heures. Au grand dam du public son Levavasseur reste suspendu en l'air luttant contre de fortes rafales de vent. Kuller part tout de suite après lui et réussit à réaliser 3 tours de piste, soit 9 kilomètres, à très vive allure avant que, comme d'habitude, son moteur cesse de fonctionner, l'obligeant à se poser sur la route qui mène de Rouen au terrain d'aviation. Se disant que le vent peut être un allié, Audemars et Efimoff suivis de Morane s'envolent ensuite. Puis Latham redécollé pour la troisième fois. A 19 heures Hanriot prend l'air à son tour alors que Morane emporte deux passagers. Mais le vent oblige ce dernier, pour des raisons de sécurité, à atterrir aussitôt. Efimoff tente témérairement de s'imposer à la même épreuve et subit la même sanction. A peine parti, Dickson rebrousse chemin, dans sa tentative de dépasser Cattaneo, terrassé cette fois par le vent et par la pluie. A ce moment le public frigorifié commence à déserté Bruyères-aviation. Juste avant l'heure d'arrêt des épreuves, Dubonnet et Hanriot s'envolent en même temps. Ils précèdent de peu Latham et Audemars alors qu'Efimoff prend le départ avec, à nouveau, deux passagers. Tout ce beau monde envahit l'espace du champ d'aviation pendant un quart d'heure avant que ne retombe la pluie et que ne monte le drapeau noir. Ce fut une journée à oublier.

Les résultats de la journée sont les suivants : **Prix de la totalisation des distances** parcourues depuis dimanche : 1. Cattaneo, 642 km ; 2. Dickson, 636 km ; 3. Hanriot, 369 km ; 4. Dubonnet, 315 km ; 5. Latham, 312 km ; 6. Verstraeten, 246 km ; 7. Audemars, 234 km ; 8. Morane, 144 km ; 9. Bruneau de Laborie, 126 km ; etc ... **Prix de la vitesse sur 9 kilomètres** : 1. Audemars, 7mn 3s ; 2. Kuller, 7mn 10s ; 3. Latham, 7mn 35s ; 4. Hanriot, 7mn 59s ; 5. Dickson, 9mn 12s. **Prix des passagers** : Efimoff, 25 km en 21mn 52s.

## Samedi 25 juin 1910 : 7<sup>ème</sup> journée de compétition

Aujourd'hui, tout comme hier, le mauvais temps trouble la fête, gênant encore le bon déroulement de la manifestation aéronautique. La compétition débute peu avant 15 heures. Verstraeten qui concourt pour la totalisation de la distance se pose devant les tribunes et roule vers les hangars. Mais son moteur refuse de s'arrêter de fonctionner. Verstraeten, aux commandes de sa machine infernale, évite tant bien que mal les



⊘ L'hélice, du Levasseur de Latham, n'est pas monobloc comme celle du monoplan d'Hanriot (page 19). Les deux pales sont fixées à un moyeu central, c'est de là que provient la cause de son accident spectaculaire.

Van den Born se prête gracieusement à une séance photographique. Derrière lui, sont situés les réservoirs de carburant qui alimentent le moteur entraînant une hélice propulsive. On aperçoit très nettement le manche à balai et le câble qu'il commande. ⊘



badauds en visite devant les bâtiments. Il s'engouffre dans l'un d'eux arrachant, au passage, la capote d'une voiture automobile et une aile du monoplan Blériot de Morane, avant de se précipiter contre une cloison de la construction. Le pauvre aviateur, coincé dans l'amas de bois et de toile qu'est devenu son appareil, crie qu'il ne souffre d'aucune blessure. Il peut louer sa bonne étoile. Averti de l'accident, Morane est soulagé de l'état de son ami mais navré de celui de son avion. Il contacte aussitôt Louis Blériot qui téléphone à ses ateliers de Levallois-Perret pour qu'une aile de rechange soit expédiée le lendemain. Conscient, à présent, du danger de laisser pénétrer le public dans l'enceinte des hangars pendant les vols, le comité décide d'en interdire l'accès.

Profitant d'un coin de ciel bleu, quelques aéronautes sont en l'air quand, précipitamment, un orage se déchaîne. Cattanéó est dangereusement ballotté au ras du sol. Paillette, Dickson et Dubonnet tangent gravement en altitude. Hanriot doit atterrir rapidement suite à la rupture d'un tendeur de câble raidisseur d'aile. Kuller et Latham continuent à tourner stoïquement sous une averse torrentielle.

En fin de journée Cattanéó se jette dans les sapins, qui bordent le terrain, pour éviter un concurrent lui coupant la route. La chance, une fois encore, est au rendez-vous puisque le pilote italien n'est pas blessé. Son monoplan Blériot est plus mal en point. Equipé d'un deuxième appareil flambant neuf, Cattanéó repart bientôt et s'adjuge les 5000 francs du prix de la vitesse après trois tours de piste.

Dickson et Efimoff échouent au prix des passagers n'ayant ni l'un, ni l'autre, accompli les six tours de circuit réglementaires.

Métrot, qui n'est pas apparu depuis mardi, s'élance mais rentre bien vite. Il a failli capoter et il ne veut plus prendre de risques.

Une fois les épreuves terminées, Cattanéó prête gentiment son nouvel appareil à Morane qui effectue un vol autour de la piste, appréciant à sa juste valeur le cadeau offert par son ami.

Les résultats de la journée sont les suivants : **Prix de la totalisation des distances** parcourues depuis dimanche : 1. ex aequo Cattanéó, Dickson, 696 km ; 3. Hanriot, 468 km ; 4. Latham, 447 km ; 5. Dubonnet, 315 km ; 6. ex aequo Verstraeten, Audemars, 255 km ; 8. Paillette, 156 km ; 9. Morane, 144 km ; 10. Bruneau de Laborie, 126 km ; etc ... **Prix de la vitesse sur 9 kilomètres** : 1. Cattanéó, 7mn 20s ; 2. Latham, 7mn 25s ; 3. Dubonnet, 7mn 59s ; 4. Christiaens, 8mn 10s ; 5. Hanriot, 8mn 15s. **Prix de la distance parcourue sans escale** : 1. Dickson, 141 km en 2h 27mn 4s ; 2. Cattanéó, 117 km en 2h 10mn 49s.

## Dimanche 26 juin 1910 : dernière journée de compétition

**L**a matinée est à oublier tant les conditions climatiques sont exaspérantes. Hormis beaucoup de vent, l'après-midi qui clôt cette semaine de Rouen est agréable. L'affluence au terrain d'aviation est énorme malgré un début de lassitude. Le comité annonce 65335 francs de recette pour la journée, somme importante !

Les premiers à se risquer dans le vent de l'après-midi sont les deux pilotes d'*Antoinette*, Latham et Kuller. Ils démontrent leurs aptitudes ainsi que celles de leurs machines à circuler dans l'air mouvementé. Mais les contraintes subies par celle de Latham ont failli causer sa perte. En redécollant pour subtiliser le prix de la hauteur à Morane, une des deux pales métalliques se détache de l'hélice de son Levavasseur. Ejectée brutalement, elle tombe sur le sol. Son absence entraîne l'emballement du moteur et d'importantes vibrations qui provoquent la rupture des fixations de ce dernier. Sans ancrage, il quitte la nacelle entraîné par la pale restante avant de percuter le terrain. Latham se retrouve pilote d'un planeur déséquilibré qu'il pose avec brio. Par chance, personne n'est blessé mais cette catastrophe est à peine évitée qu'une autre se prépare. Rasant la piste devant les tribunes, Audemars perd le contrôle de sa Demoiselle en s'enfonçant dans un paquet de remous. Sa machine se retourne et s'écrase au sol sans blesser le pilote. Quelle chance ! Ces accidents stoppent net toute envie de s'envoler. Il faut attendre 19 heures pour voir Morane partir sur sa monture réparée avec un passager et Efimoff s'élancer avec deux passagers. Ils précèdent Dickson et Cattanéó qui recherchent la victoire au prix de la totalisation des distances. Kuller vient arbitrer la



partie. Mais Cattané, fatigué, tourne, à plusieurs reprises, à l'intérieur des pylônes annulant ses tours de piste. De la sorte, Dickson se détache irrémédiablement. A 19 heures 30, le public voit Morane repartir à nouveau avec un passager, monter à 300 m et redescendre définitivement en vol plané. Efimoff est le dernier pilote à se poser vers 21 heures, fermant par la même occasion le meeting de Rouen.

Les résultats finaux sont les suivants : **Prix de la totalisation des distances** parcourues depuis dimanche dernier : 1., Dickson, 747 km ; 2. Cattané, 735 km ; 3. Latham, 525 km ; 4. Dubonnet, 507 km ; 5. Hanriot, 459 km ; 6. Audemars, 261 km ; 7. Verstraeten, 255 km ; 8. Kuller, 192 km ; 9. Morane, 165 km ; 10. Paillette, 156 km ; 11. Efimoff, 141 km ; 12. Bruneau de Laborie, 126 km ; 13. Christiaens, 48 km ; 14. Bréguet, 36 km ; 15. de Laroche, 30 km ; 16. Van den Born, 21 km ; 17. Dufour, 18 km ; 18. Chavez, 12 km ; 19. Kuller, 9 km ; 20. Métrot, 6 km. **Prix de Normandie** : Paillette, 156 km en 2h 40mn 23s. Les autres résultats avaient déjà été arrêtés.

## En conclusion

Les pilotes qui se sont classés aux différentes épreuves ont remporté des sommes importantes. D'ailleurs pour certains d'entre eux, les démonstrations aériennes sont les seuls moyens de subvenir à leurs besoins. Voici les gains des participants victorieux : Dickson, 28100 francs ; Morane, 23200 francs ; Cattané, 22800 francs ; Latham, 15460 francs ; Efimoff, 14900 francs ; Dubonnet, 12400 francs ; Hanriot, 9100 francs ; Audemars, 6900 francs ; Chavez, 5040 francs ; Paillette, 3700 francs ; Verstraeten, 3600 francs ; Bathiat, 3600 francs ; Kuller, 2900 francs ; Christiaens, 2650 francs et Bruneau de Laborie, 500 francs. Il faut rajouter à ces sommes, la prime d'inscription que réclament les aviateurs pour s'engager. A titre indicatif, un déjeuner au restaurant du terrain coûtait 8 francs, vin non compris.

Dès le dimanche soir, les machines volantes sont démontées et mises en caisses. Le lendemain tous les pilotes et leurs équipes qui constituent ce cirque aérien s'en sont allés dans une autre ville, en l'occurrence Reims, pour poursuivre la saison des meetings. Seul Paillette vole encore un peu, le lundi, au-dessus des bruyères qui ont donné leur nom au terrain d'aviation. Le spectacle est terminé, sa charge d'émotion s'est dissipée avec le retour des corneilles, le rangement et le nettoyage des infrastructures de la piste.

Rouen était pour une semaine, la capitale mondiale de l'aviation, donc, la cité la plus moderne de France. Elle était un endroit à la mode, un lieu d'élégance où il fallait absolument se montrer. Les hommes politiques ont fait exception à cette règle en ne respectant pas leurs engagements, sans doute absorbés par leurs charges fort prenantes. Mais qu'importe, la grande semaine d'aviation était une réussite. Restent des cartes postales émises en nombre et d'agréables souvenirs, malgré le mauvais temps. Restent également, un terrain d'aviation moderne et une gare ferroviaire réaménagée qui enracinent la ville dans le nouveau siècle.

Rouen ne réorganisera d'autres manifestations aériennes que bien plus tard, en 1922, 1923 et 1962, car le site choisi pour le terrain d'aviation ne se prêtait guère à cet usage. Les turbulences avaient trop d'effets sur les premiers avions et causèrent cette désaffection momentanée. Malheureusement, en juin 2001, lors de la première manifestation aérienne du nouveau millénaire, Martin Sargeant s'écrase aux commandes de son Supermarine Spitfire PR XI suite à une panne de motorisation. Il n'a pas eu la chance de ses illustres prédécesseurs.

Bernard FOX

### **Bibliographie**

Le Journal de Rouen

Le Fana de l'Aviation

Quand le ciel était français, Henri POYDENOT

100 ans de poste aérienne en France, Pierre SAULGRAIN

Toute reproduction, totale ou partielle, des articles de ce bulletin est interdite sans autorisation préalable du Comité d'Administration du C.A.F.

Cercle Aérophilatélique Français 25 bis, rue Victor Hugo 78230 LE PECQ



Classée 1<sup>re</sup>  
au Concours d'Affiches

ROUEN · IMP. G. ROLLAND

AUTEUR : CH. RAMBERT

Magnifique carte postale polychrome évoquant un coucher de soleil sur Rouen, l'auteur de cette œuvre s'est sans doute inspiré de la série des tableaux impressionnistes sur la cathédrale que Monet avait achevée en 1904. Son travail obtint la meilleure place au concours d'affiches.