



La divine Hélène Dutrieu

par Gérard Hartmann

Le sport avant tout

Le nom d'Hélène Dutrieu est passé à la postérité entre 1910 et 1913 quand elle remporte, en tant que pilote professionnel, des épreuves sportives difficiles dans une discipline qui nécessite du savoir-faire : les meetings aériens.



A 26 ans (1903), Hélène Dutrieu s'adonne à des sports violents contre quelques francs.

Fille d'un officier de l'armée belge, Hélène Dutrieu est née à Tournai (Belgique) le 10 juillet 1877 ; c'est en France qu'elle réalise toute sa carrière. Menue, de petite taille et cependant très dynamique, elle décide en 1895 de se lancer dans le sport cycliste, entraînée par son frère Eugène, directeur sportif de l'écurie Excelsior.

Prenant très tôt son indépendance, elle remporte à deux reprises en 1897 et 1898 le championnat du monde de vitesse sur piste à Ostende (Belgique), puis en 1898 le Grand prix d'Europe en août et la grande course des Douze jours de Londres en septembre.

Devenue professionnelle, elle s'adonne ensuite à deux disciplines dangereuses, la motocyclette (1899-1903) puis l'automobile (1904-1907). La société Clément-Bayard de Levallois près de Paris est son fournisseur et commanditaire.

Entre deux manifestations sportives officielles, elle fait aussi quelques apparitions au « Music Hall » comme femme écureuil, c'est-à-dire en tournant avec une motocyclette dans une cage grillagée. Donnant des diminutifs à tous les sportifs qu'ils affectionnent, les journalistes la surnomment « la flèche humaine ». Elle effectue en 1903 des démonstrations spectaculaires (et bien ré-

munérées) à l'Eldorado de Marseille en juillet et lors du salon Olympia à Londres en septembre.



Publicité Griffon, musée du vélo de Favrieux (France).

Durant l'été 1908, assistant aux envoies de Wilbur Wright au Mans, elle décide de devenir aviatrice. Clément-Bayard lui offre de piloter un nouvel avion. Pourquoi elle, inexpérimentée ? Simplement parce qu'elle possède une vertu rare : elle est légère.

La première expérience à bord de la *Demoiselle* de 50 ch se termine par un crash. Hélène apprend alors véritablement à piloter avec Roger Sommer chez Henry Farman, deux champions de bicyclette comme elle. C'est en tant que pilote professionnel qu'elle dispute des meetings aériens de 1910 à 1913.

Quand la première guerre mondiale éclate, on lui confie la direction des ambulances de l'hôpital Messimi, puis elle est nommée directrice de l'hôpital de campagne du Val de Grâce à Paris.

Après la guerre, elle commence une nouvelle carrière dans le journalisme. En 1922, elle épouse le colonel et homme de lettres Pierre Mortier.

La médaille de l'aéronautique lui est décernée en 1953.

Hélène Dutrieu est décédée le 26 juin 1961 à Paris.



Hélène Dutrieu pose devant sa Demoiselle à moteur de 50 ch à Issy-les-Moulineaux en décembre 1908, une machine dangereuse pour un pilote novice avec un si puissant et lourd moteur qu'elle n'a pas hésité à faire décoller. Le retour au sol se termine par un crash.

Année 1909

Quand Hélène Dutrieu essaie la Demoiselle en décembre 1908, peu de pilotes dans le monde possèdent la maîtrise d'un aéroplane. Les pays où il est possible de voir évoluer un *plus lourd que l'air* sont : la France, l'Italie (appareils français), la Belgique (appareils français), l'Allemagne (appareils étrangers), l'Angleterre (appareils français) et les Etats-Unis (Wright, Curtiss). On est encore à l'ère des premiers vols, de la découverte des machines.



© National Aviation Museum / Musée national de l'aviation (Canada)

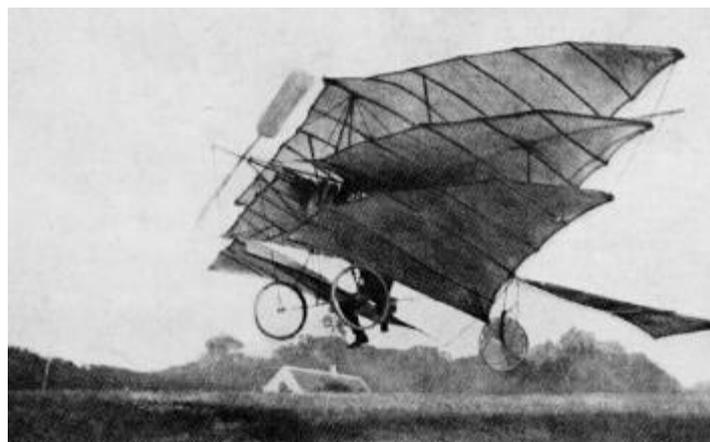
Premier vol d'un aéroplane au Canada, le 23 février 1909, un Wright piloté par le Canadien John Mc Curdy.

Au début de l'année 1909, alors qu'il existe des centaines d'aérostiers, les hommes qui ont volé à bord d'un aéroplane se comptent sur les doigts des deux mains : les frères Wright, Alberto Santos-Dumont, Trajan Vuia, Gabriel et Charles Voisin, Louis Blériot, Henry Farman, Robert Esnault-Pelterie, Léon Delagrangé, l'Alsacien (l'Alsace est Allemande) de Pischoff, le Danois Ellehammer, l'Anglais John Moore-Brabazon, l'Américain Samuel Cody. Les élèves de Wilbur Wright, le comte Charles de Lambert, le capitaine Paul Lucas-Girarville et le lieutenant de vaisseau Calderara sont encore en formation.

Les dirigeants européens découvrent l'aéroplane

Henry Farman est le premier à voler à Gand en Belgique, dès mai 1908. Le premier vol d'un aéroplane en Italie est celui de Calderara sur un *Flyer Wright* début 1909. En Allemagne, Hans Grade vole le 12 janvier 1909 sur un aéroplane français et le 10 septembre 1909 à Bork sur un monoplan de

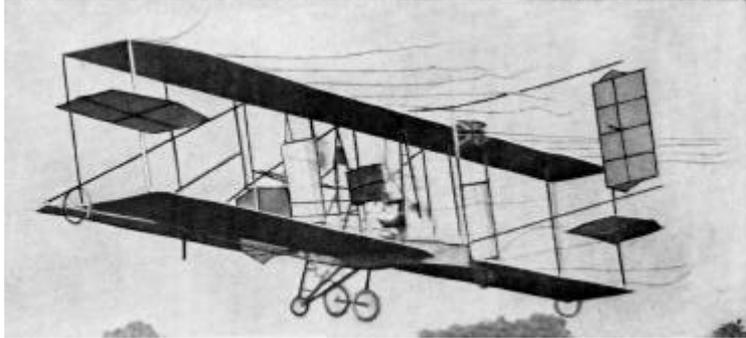
construction allemande. A Berlin, le premier à tenir l'air est le Français Zipfel, le 28 janvier 1909. En Angleterre, John Moore-Brabazon qui avait volé en France sur Voisin-Antoinette en décembre 1908 effectue le premier vol à Eastchurch le 30 avril 1909 et le second le 2 mai. Un autre Britannique, A V Roe se lance sur un triplan de sa fabrication en mai 1909, puis il vole le 13 juillet 1909 aux *Lea Marshes*. L'Américain Samuel Cody, qui avait décollé l'une de ses machines volantes sur sol britannique dès décembre 1908, effectue des vols réguliers en janvier 1909 sur sa « Cathédrale volante » (photo page 4). Un Wright est le premier aéroplane naviguer au Canada, malgré la neige, en février (photo). Aux Pays-Bas, le premier vol d'un aéroplane est le fait des Français Charles de Lambert (Wright Flyer), le 27 juin 1909, et Eugène Lefebvre, le 18 juillet 1909 près de La Haye, le même jour que les deux premiers pilotes Hollandais Wijnmalen et De Riemsdyck.



Triplan du Danois Ellehammer en vol sur l'îlot de Sindholt le 14 janvier 1908.

Le premier vol d'un aéroplane sur le sol d'Autriche-Hongrie est celui du Français Legagneux (Voisin-Antoinette) à Vienne le 23 avril 1909. L'Autrichien Igo Etrich ne parvient à faire décoller son Taube à Wiener Neustadt près de Vienne que le 29 novembre 1909, suivi de ses compatriotes Illner et Warchalowski. Le premier aéroplane visible sur le sol suédois à Stockholm le 29 juillet 1909 est le Voisin de Legagneux ; le Danois Folmer Hansen le suit de peu. Avec un vol à Bucarest le 30 octobre 1909, Blériot est le premier aviateur survolant la Roumanie. Le Tchèque Kaspar inaugure ses vols à Prague en septembre 1909. Vaste pays, la Russie accueille très tôt les aviateurs occidentaux. Le 1^{er} vol d'un aéroplane est réalisé par le Hollandais Van Den Schkrouff (Voisin) le 25 juillet 1909, suivi de l'Italien Cattaneo (Blériot) le 24 août 1909. Le Fran-

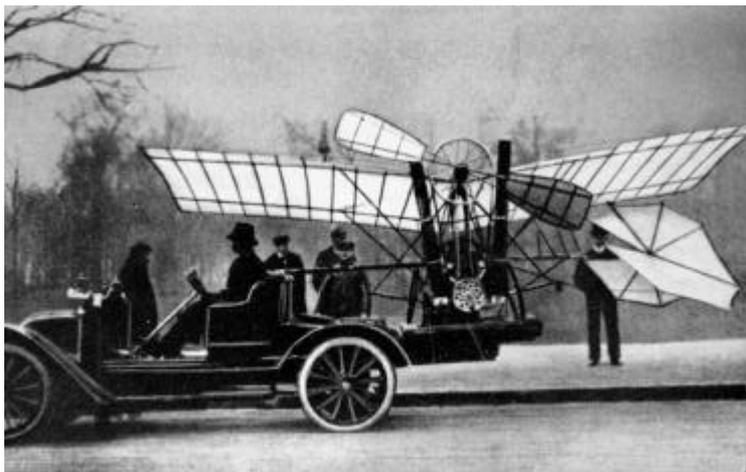
çais Legagneux survole Moscou le 27 septembre et Guyot effectue des vols à St-Petersbourg et Moscou en novembre 1909. Dernières conquêtes de l'année 1909, le Belge De Caters vole à Constantinople en novembre et Blériot le 12 décembre. Pour tous les dirigeants d'Europe, qui attendaient le dirigeable, ces succès de l'aéroplane constitue une surprise.



La « cathédrale volante » de l'Américain Bill Cody, Salisbury Plains, décembre 1908.

Les champs d'aviation français et les écoles d'aviation

Au début de l'année 1909, les terrains propices aux envolées des aéroplanes en France ne sont pas nombreux. La ville de Paris a récupéré le terrain de Bagatelle, situé au beau milieu de la ville de Boulogne sur Seine, lieu des premières envolées. Les hippodromes ne voient pas d'un bon œil l'arrivée d'une machine volante, les agriculteurs non plus. Les seuls terrains pratiques et sûrs sont ceux de l'armée.



Le Santos-Dumont n° 19bis à moteur V8 Antoinette de 24 ch avant un vol à Saint-Cyr le 16 novembre 1908.

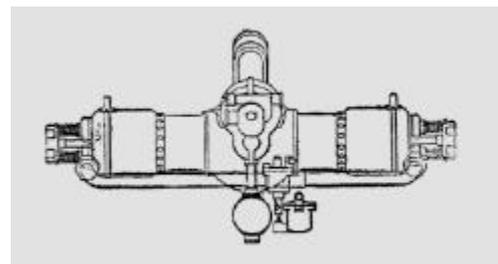
Les essais des prototypes des Demoiselle Clément-Bayard se poursuivent durant l'automne 1909 à Issy-les-Moulineaux sur un terrain militaire que l'armée a ouvert aux

membres de l'Aéro-Club de France. Santos-Dumont, Louis Blériot, Henry Farman et Léon Delagrangé ont inauguré le terrain il y a tout juste un an. Saint-Cyr en Pau où s'établissent les premières écoles d'aviation constituent des exceptions. A Pau se trouve la piste utilisée par l'école Wright fin 1908. Port-Aviation, qui offre une piste de trois kilomètres propice aux essais d'aéroplanes n'est ouvert qu'en avril 1909, au moment où Hélène Dutrieu effectue sur la *Demoiselle* ses premiers vols avec virages et navigation au-dessus de Paris en solo. A ce moment, aucune licence n'est encore exigée par l'Aéro-Club pour piloter un aéroplane.



Deux appareils Voisin à Port-Aviation, 1909.

Contrairement aux affirmations des « sommités compétentes » (sont visés les membres de l'Aéro-Club de France, tous aérostatiers mais dont aucun membre n'a jamais piloté un aéroplane), Blériot et Farman ont démontré en 1908 qu'un bon aéroplane ne suffit pas et que le pilotage est une science (ou un art) ; il faut savoir « piloter » sa machine. C'est pourquoi en 1909 l'Aéro-Club de France revisite ses positions et milite en faveur d'un brevet de pilote d'aéroplanes comme il en existe un pour les ballons et un second pour les dirigeables.



Moteur Darracq 30 ch, 1909.

Après le meeting de Reims disputé du 22 au 29 août 1909, Blériot, qui avait déjà

une dizaine de clients pour son Blériot XI après sa traversée victorieuse de la Manche reçoit vingt commandes supplémentaires. Pour permettre la formation de leur acquéreur, il installe provisoirement à Buc une école de pilotage avant d'en créer trois autres à Issy-les-Moulineaux, Pau, inaugurée le 24 novembre et Etampes. Alberto Santos-Dumont et Gabriel Voisin sont sollicités pour fournir des aéroplanes.

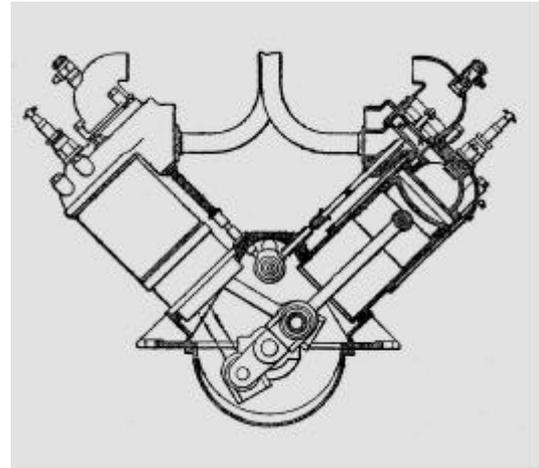


Le Santos-Dumont n° 20 à moteur Dutheil et Chalmers de 25 ch, mars 1909.

En décembre 1909, l'Aéro-Club de France publie la liste des 17 premiers brevets de pilotes décernés aux valeureux qui ont fait preuve d'adresse à Reims, suivant en cela l'exemple de l'Automobile Club de France [qui impose le permis à tout chauffeur qui dépasse 30 km/h en rase campagne]. Désormais, pour apparaître dans un meeting aérien et ouvrir des écoles de l'air, il faut posséder le brevet de l'Aéro-Club. Cette décision provoque la ruée sur les écoles d'aviation. Elle présente aussi un avantage : les brevetés se voient dispenser une formation théorique (portance d'une aile, traînée) et pratique (mécanique du moteur, utilisation et réglage des commandes, réglages des cordes à piano de l'aéroplane) en dehors des envolées proprement dites. On enseigne par exemple qu'il faut décoller et atterrir de préférence vent de face.

Après celle d'Issy-les-Moulineaux, Blériot crée une école de pilotage Mourmelon (Marne) et à Hendon près de Londres. Suivant l'exemple de Blériot, Henry Farman ouvre à Mourmelon et à Buc (Toussus-le-noble, Yvelines) un peu plus tard une école de l'air pour former ses clients. En sortent dûment brevetés l'Anglais Mortimer-Singer (brevet n° 24), le Russe Michel Efimoff, le Péruvien Geo Chavez, le Belge Charles Van den Born, l'Allemand Alfred Frey et les

Français Edmond Morelle, le lieutenant Félix Camerman, André Crochon et Hélène Dutrieu. René Hanriot ouvre une école à Betheny fin 1909. Gaston et René Caudron créent une école au Crotoy, près d'Abbeville (Somme). Finalement, entre janvier 1909, quand les frères Wright ouvrent l'école de pilotage de Pau et janvier 1910, près d'une douzaine d'écoles de l'air se sont créées en France.



Moteur Antoinette de 50 ch, 1909.



Wilbur Wright en janvier 1910 surveille les progrès de ses élèves.

Après avoir piloté longtemps une Demoiselle sans brevet, Hélène Dutrieu s'inscrit en septembre 1909 dans l'école Farman de

Mourmelon et effectue des vols sur biplan Farman-Gnome. Elle aurait dû être la première femme brevetée au monde, mais pour des raisons administratives (elle est Belge et suit les règles imposées dans son pays), l'octroi d'une licence française lui est refusé en 1909. Le 9 avril, elle bat le record du monde féminin de distance avec un vol de 45 km en 40 minutes entre Belfied aux Pays-Bas et Bruges en Belgique et en effectuant en altitude plusieurs vols au-dessus de Paris. Elle défraie la chronique et crée un attroupement en volant en sous-vêtements.



Le Santos-Dumont n° 20 à moteur Clément-Bayard (Clerget) 4-cyl de 50 ch, janvier 1909.

La Demoiselle

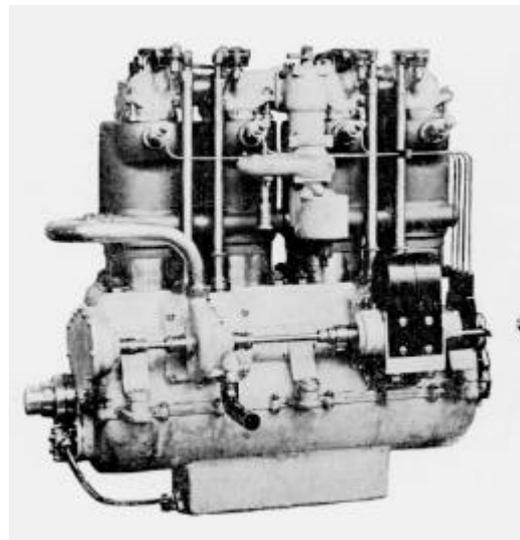
La précipitation mise par Dutrieu à tester la *Demoiselle* en décembre 1908, entreprise totalement irresponsable, s'explique par le fait qu'elle était sous contrat avec la Société Clément-Bayard, qu'elle désirait s'essayer au pilotage d'un aéroplane et surtout parce qu'elle était d'un poids de corps très faible, moins de 50 kg.

L'histoire de la *Demoiselle* s'étale sur plusieurs années. La première version, ou Santos-Dumont n° 19 remonte à novembre 1907. Construite par l'équipe de Santos-Dumont à Neuilly en quinze jours, le n° 19 effectue un vol sur 200 mètres à sa première sortie le 17 novembre 1907 à Issy-les-Moulineaux aux mains du Brésilien qui l'a conçue pour le prix Archdeacon-Deutsch du kilomètre. Santos-Dumont (qui pèse 49 kg) a conçu et réalisé une machine volante minuscule (5,1 m d'envergure, 9 m² de surface portante), ultra légère (35 kg sans moteur ni pilote), animée par un petit moteur Dutheil et Chalmers de seulement 18 ch. Le 21 novembre 1907 l'hélice touche se sol, se brise et endommage le châssis. En décem-

bre, le Brésilien présente une version à deux hélices sur la même base, mais c'est une erreur technique et Farman remporte le prix en janvier 1908.

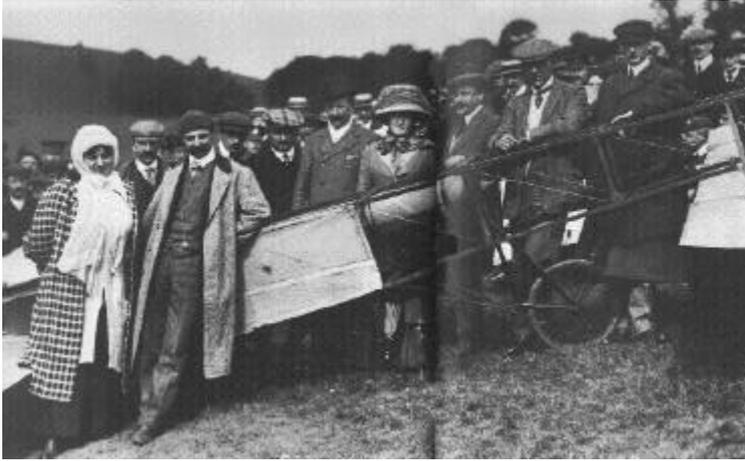


Aéroplane triplan de A. V. Roe, 1909.



Moteur Clément-Bayard (Clerget) de 50 ch, fin 1909.

N'ayant plus de but, Santos-Dumont abandonne la machine pendant trois saisons, avant d'être sollicité... comme fournisseur, en septembre 1908. Pour supporter le poids normal d'un homme (72 kg), il faut modifier la machine. Le Brésilien améliore la *Demoiselle* en la rendant plus rigide, avec une voilure à deux longerons, un nouvel entoilage (la toile remplace le papier), en ajoutant des nervures à l'aile, en augmentant l'envergure de 50 cm, ce qui l'a alourdi d'une trentaine de kilos. Le bicylindre à plat Dutheil et Chalmers, même poussé à 25 ch, semble trop faible pour effectuer des vols. Baptisée Santos-Dumont n° 19bis, la machine porte un V8 Antoinette de 24 ch sur le châssis avec un transmission par courroie. Sous l'appellation *Demoiselle* n° 19, Clément-Bayard entreprend une fabrication en série dès novembre 1908, testant différents moteurs.



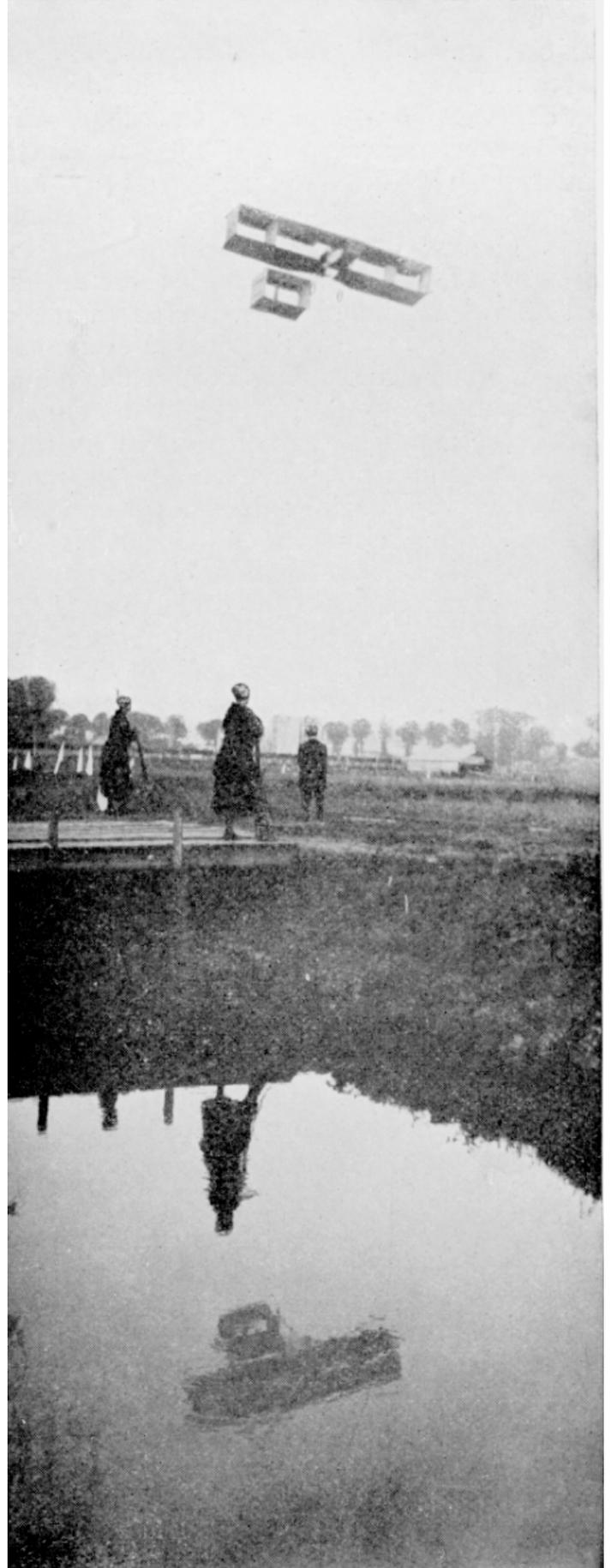
La traversée de la Manche par Blériot constitue l'événement médiatique de l'année.

En 1909, Santos-Dumont poursuit le développement de sa *Demoiselle*. Baptisé n° 20, un nouveau monoplane fait son apparition en mars 1909 à Issy-les-Moulineaux. Allégée, la voilure renforcée, la roue arrière reculée, la machine est toujours propulsée par le moteur Dutheil et Chalmers de 25 ch. En juin 1909, un moteur Darracq de 30 ch fait son apparition sur la machine.

Atre temps, Clément-Bayard a testé différents moteurs, le gros V8 Antoinette de 50 ch, vite abandonné, le Clerget de 50 ch, monté sur les aéroplanes Clément-Bayard en 1910. Avec ces moteurs, la *Demoiselle* frôle les 180 kg et dépasse 120 km/h !

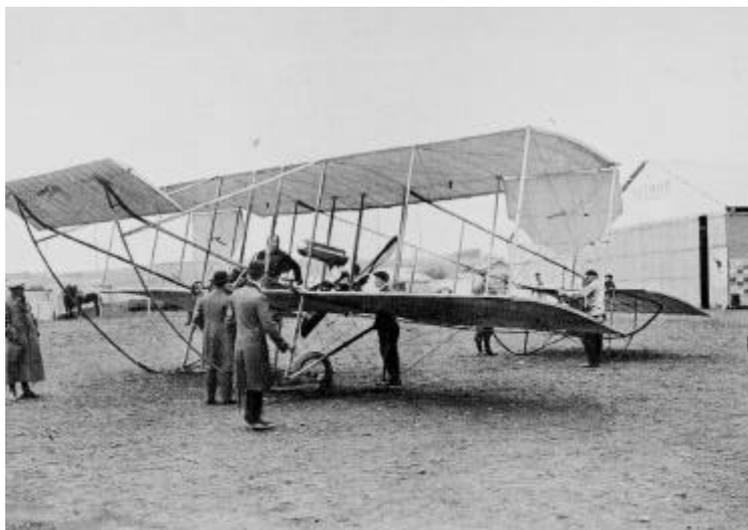


Le meeting de Reims, événement sportif majeur de l'année 1909.



Année 1910

La Belgique organise ses premiers meetings aériens en 1910. Dutrieu, à qui Louis Seguin a accepté la vente d'un moteur Omega de 50 ch neuf qui remplace avantageusement sur son biplan Farman le moteur Vivinus, trouve en avril du soutien auprès de Roger Sommer. Ce dernier lui confie son premier biplan (usine à Mouzon dans les Ardennes) qui reçoit le Gnome 50 ch. Sur cette machine, le patron enlève trois personnes (record du monde) dont Dutrieu. En mai, la Belge participe au meeting d'Odessa en Russie sur le Sommer-Gnome. Au cours d'un passage à basse altitude, elle accroche la cheminée d'une petite maison et se retrouve au sol, son appareil étant détruit. Sommer qui a appris qu'elle vole sans brevet casse le contrat.



Dotés du même moteur Gnome, les biplans Farman et Sommer (photo) sont pratiquement identiques.

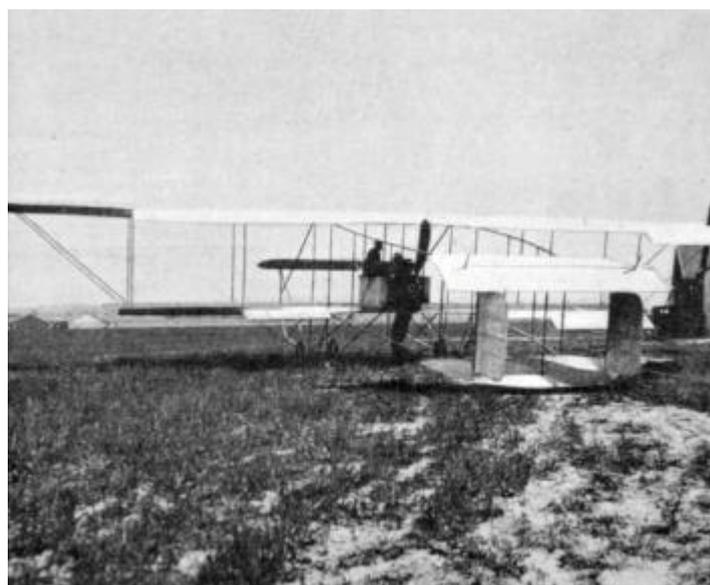
En juillet 1910, Dutrieu fait une apparition remarquée à Reims. Dick Farman et Louis Seguin sont parvenus à lui faire entendre raison et elle a accepté de repasser son brevet de pilote auprès de l'Aéro-Club de France, officiellement cette fois. Trois femmes s'affrontent à Reims dans la Coupe des dames, Marie Marvingt sur un monoplan de course (Antoinette), Elise Deroche - qui se fait appeler Raymonde « baronne de la Roche » - sur Voisin à moteur ENV, Dutrieu sur son Farman-Gnome qu'assiste Albert Niel. Deroche s'élance avec fougue, mais elle fait une chute terrible d'une hauteur de 60 mètres et se casse les deux jambes. Une fois n'est pas coutume, Dutrieu vole prudemment et cette prudence est récompensée par la délivrance de son brevet

de pilote d'aéroplane par l'Aéro-Club de France après le meeting, le 23 août.



Le biplan Wright produit par Astra en 1909 ne s'est pas véritablement illustré dans les meetings aériens en 1910, il est lourd et poussif.

Durant l'été 1910, Dutrieu et son Farman-Gnome brillent dans les meetings aériens, souvent unique femme au milieu d'hommes, capable de soutenir des performances comparables. Sa prestation lors du meeting au Kiewit à Hasselt et à Blankenberge en Belgique, emmenant avec elle son mécanicien Béaud, une première mondiale, et son vol non-stop au-dessus de la campagne de Ostende à Bruges en septembre (autre première mondiale) lui valent de recevoir le 25 novembre 1910 le brevet belge n° 27 de pilote d'aéroplane, le premier attribué à une femme.



Biplan H. Farman, 1910. Un double train de roues à l'avant et une double dérive à l'arrière le distinguent du biplan Sommer.

Si elle avait écouté sa raison et non sa passion de la vitesse, elle aurait obtenu son brevet l'année d'avant et aurait été la première aviatrice diplômée dans le monde, grillant la politesse à Deroche.

En octobre, elle part aux Etats-Unis avec une délégation française représenter Farman et Gnome dans des démonstrations aériennes. Dutrieu sur Farman-Gnome et l'Américaine Bessica Raiche sur biplan à moteur Ford sont les vedettes féminines du meeting disputé à Belmont-Park près de New-York en octobre.



Été 1910 : Hélène Dutrieu emporte un passager, son mécanicien, une première mondiale !



Belmont Park, novembre 1910.

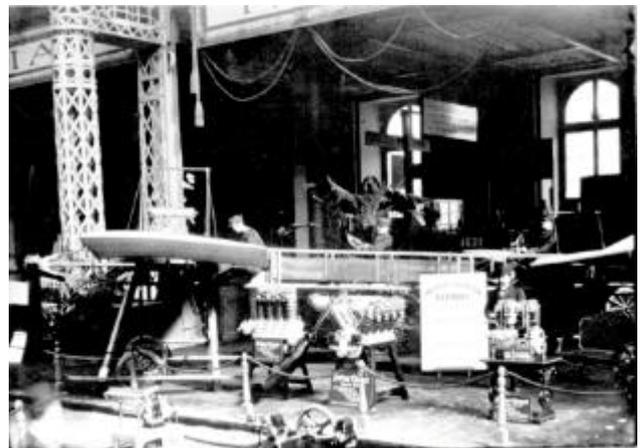
Deux mois plus tard, le 5 décembre, Dutrieu gagne la coupe Femina. Créée en 1910 par Pierre Lafitte, directeur du journal *Femina*, réservée aux femmes, cette coupe internationale d'aviation récompense le plus long vol sur circuit fermé. Avec un vol sur 167 km (en circuit fermé) et 60 km parcourus en 60 minutes à Etampes, La Belge s'octroie la coupe 1910, devant Marie Mavingt (monoplan Antoinette) qui n'a parcouru que 42 km en 53 minutes le 27 novembre à Mourmelon. Dutrieu remporte beaucoup d'autres prix et elle est invitée pour l'année 1911 à des meetings aériens en Italie, aux Pays Bas, en Angleterre et aux Etats Unis.



Le président de la république Armand Fallières en 1910 assiste à la plupart des grands meetings aériens.



Hélène Dutrieu en 1910, radiieuse.



Stand Clément-Bayard au Salon de l'aéronautique de Paris 1910.

Année 1911

Considérée en 1911 comme un pilote professionnel chez Farman, Hélène Dutrieu participe en Europe à de nombreux vols de démonstration, dans le but de promouvoir les avions du constructeur et l'aviation en général. Ayant apporté des commanditaires, elle dispose d'un budget personnel et bénéficie maintenant chez Farman d'une logistique, une automobile et deux mécaniciens, avec en réserve plusieurs biplans et plusieurs moteurs.



Affiche de la meeting des Pays-Bas 1911.



Hélène Dutrieu et son Farman-Gnome, 1911.

En mai se dispute à Florence en Italie la Coupe du roi (Coppa Del Re). Quatorze concurrents sont inscrits. Elle remporte l'épreuve d'endurance, battant Védrines et Tubuteau, deux spécialistes de cette discipline qui demande patience et nerfs d'acier.



Hélène Dutrieu et son Farman-Gnome, 1911.

Ensuite elle participe à des démonstrations aux Pays-Bas, mettant au point une figure acrobatique d'un type nouveau : après avoir pris de l'altitude en effectuant des cercles autour du terrain, elle met sa machine en descente à la verticale, avant d'effectuer une ressource et de mettre l'appareil en chandelle. Habitée à progresser tête en bas, elle aurait certainement osé une boucle si Henry Farman en personne



Essais de résistance des structures chez Farman à Billancourt en 1911.

ne lui avait formellement interdit, la machine ne supportant pas la figure, comme l'ont prouvé les essais de structure opérés au sol en usine à Billancourt.



Hariet Quimby, Blériot-Gnome, 1911.

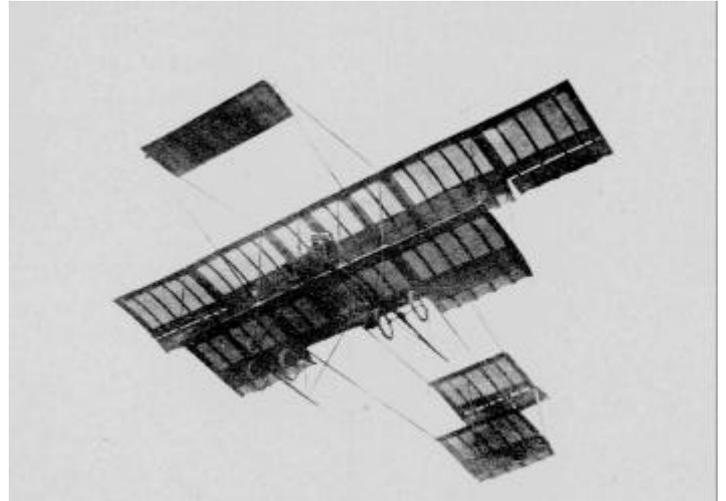
En août, elle se rend pour trois mois aux Etats-Unis par bateau avec son équipe de mécaniciens, deux biplans et cinq moteurs. Elle bat plusieurs records du monde féminin d'altitude et de distance. Lors du *Rodman-Wanamaker Trophée* à New York disputé en septembre et octobre, ses moteurs étant pollués par la mauvaise qualité de l'essence, elle doit concéder à Mathilde Moisant le record du monde féminin d'altitude et à Hariet Quimby le cross-country, mais elle parvient cependant à établir un nouveau record du monde féminin de durée sur 136 miles.



Le monoplan Antoinette que pilote Marie Marvingt en 1911.

Dans la Coupe Femina 1911, elle espère remettre les pendules à l'heure et récupérer son bien de 1910. Ses concurrentes sont Marie Marvingt (monoplan Antoinette) qui

s'entraîne à Jarville près de Nancy et Jane Herveu (monoplan Blériot) qui aligne les kilomètres à Corbeaulieu (Compiègne). Agée de 24 ans (Née en décembre 1885 à Paris), ayant passé son brevet de pilote (n° 328) en 1910 à l'école Blériot, la franco-britannique Jane Herveu disputera toutes les Coupes féminines jusqu'en 1914.



Appareil Farman en vol, 1911.

Après un vol d'entraînement de 38 mn à Hyères, Jane Herveu établit à Compiègne le 31 décembre 1911 un nouveau record du monde féminin de durée de vol sans escale, avec 248 kilomètres, mais Dutrieu qui s'est élancée en même temps fait mieux avec 254 kilomètres effectués en 2 h 58 mn.



Publicité pour le Salon de Paris 1911.

Année 1912

Les constructeurs aéronautiques français ont réalisé une excellente année commerciale 1911. Plusieurs sont passés au stade semi-industriel. Les autres ont disparu. Parmi les plus nantis, Blériot, Voisin, Farman, Caudron, Nieuport montent des écuries de compétition de façon à promouvoir les produits, remporter les primes offertes dans les meetings aériens et faire connaître leur marque dans les pays où elle n'a pas encore percé. Les avions et moteurs français se vendent en Grande-Bretagne, Belgique, Pays-Bas, Allemagne, États-Unis, Russie, Serbie, Espagne, Italie, Suisse, Autriche-Hongrie, Argentine, Canada, Brésil et Chili.



Usine Farman de Billancourt en 1912

Chez Blériot à Levallois, Alfred Leblanc qui fait office de directeur commercial épaulé désormais Louis Blériot dans les usines, les pilotes « maison » étant Roland Garros – qui partira chez Morane-Saulnier en cours de saison 1912 – et Gustav Hamel, qui remplace André Beaumont entré comme chef pilote chez Donnet-Lévêque.



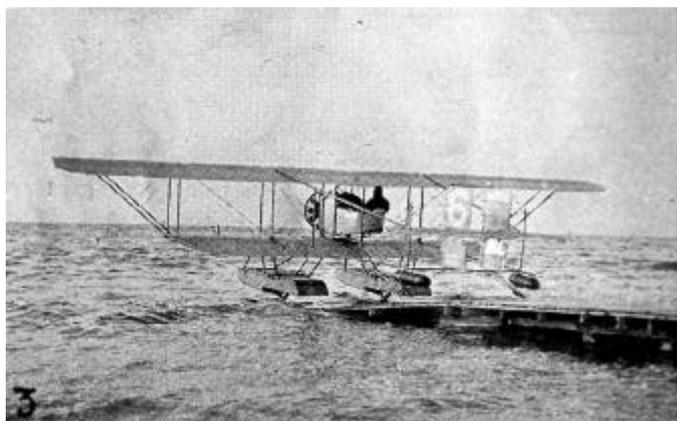
Le « canard » Voisin sur la Seine, piloté par Colliex.

Chez Voisin à Boulogne-Billancourt, Maurice Colliex est toujours là et Paul Ruge (Paul Guerre de son vrai nom) est son compagnon d'écurie.



Le nouveau biplan Maurice Farman de 1912.

Chez Henri Farman à Mourmelon, pas de changement : Jules Fischer, Jan Olieslagers - deux Belges - et Eugène Gilbert se partagent le travail mais on confie à Hélène Dutrieu, la nouvelle recrue, le soin de promouvoir la marque. A Billancourt chez Maurice Farman, Franck Barra est parti chez Paulhan-Curtiss, mais l'excellent Eugène Renaux demeure.



L'hydro Caudron à Monaco, 1912.

C'est toujours René Caudron qui représente sa marque dans les compétitions, son frère Gaston se chargeant des ateliers de Rue.



Nieuport hydro à Deauville 1912.

Chez *Nieuport et Deplante* à Suresnes, à la mort d'Edouard Nieuport, le 9 septembre 1911, on craint un moment que la Société ne cesse son activité, mais son frère Charles reprend le flambeau. Weymann fait toujours office de pilote d'usine et il est secondé par Armand Gobé, Gabriel Espanet et Emmanuel Helen.



Le Morane-Saulnier de Garros vu à Côme en 1912.

Chez Morane-Saulnier, le jeune Marcel Brindejonc des Moulinais fait du bon travail. En désaccord avec Gabriel Borel, Jules Védrines a quitté la firme de Puteaux qui s'appelait encore Morane-Borel en octobre 1911 pour rejoindre Maurice Prévost chez Armand Deperdussin. Il est remplacé par Maurice Tabuteau.



Louis Blériot et Henry Farman à Monaco, 1912.

La saison précédente a été marquée par les grandes courses de ville à ville, le démarrage de l'aviation militaire et l'apparition des premiers hydro-aéroplanes à flotteurs et à coque. Mais l'année 1911 fut surtout l'année du monoplan. Blériot, Nieuport, Teller (qui a fait faillite en fin d'année), Antoinette (au bord de la faillite), Deperdussin et Morane-Saulnier font courir des appareils légers, rapides et sûrs. L'année 1912, à ce titre, sera la continuation de la précédente : les monoplans « raflent » toutes les courses de vitesse, de maniabilité et d'altitude, ne laissant aux lourds biplans que les épreuves d'endurance.

A la Société des moteurs Gnome, la saison 1911 a été excellente, avec plus d'un millier de moteurs vendus. La majorité part à l'exportation. L'industriel de Gennevilliers équipe toujours en première monte les monoplans Blériot, quelques Voisin, la plupart des biplans Henri Farman, quelques Caudron (mais le constructeur préfère les moteurs Anzani), presque tous les Nieuport de 1912 et – nouveauté de l'année – toute la gamme des Morane-Saulnier. C'est dire l'ambition du constructeur.



Le Paulhan-Curtiss type E (hydro) de 1912.

Notons que l'année 1912 commence par une crue de la Seine chez Gnome à Gennevilliers et chez Renault à Billancourt comme en 1910 et comme l'année précédente; du 9 au 20 janvier, les usines sont fermées. Plus de support, donc.



L'hydro Dussot n° 13 à Deauville 1912.

1910 fut l'année des meetings aériens, la suivante celle des longues courses de ville à ville à travers la campagne, 1912 est l'avènement des avions marins qui constituent sans aucun doute une innovation majeure : la conquête des mers et des océans semble possible. Des épreuves spéciales sont organisées pour ces machines volantes combinant deux éléments, l'air et l'eau. La saison des hydros débute en avril à Monaco par une victoire du Belge Fischer sur un biplan Farman-Gnome.

En ce début d'année 1912, l'opinion est surtout ébranlée par une avalanche de dé-

cès dans le monde de l'aviation. Début janvier, on apprend la mort d'une fièvre typhoïde à Florence de l'aviateur Gilbert Le lasseur de Ranzay (né à Paris le 26 août 1885, fils du poète Louis Le Lasseur) ; le 23 février, le Lieutenant Ducourneau (brevet militaire n° 11) perd la vie à Pau lors d'une rupture et d'une chute de 150 mètres de son aéroplane ; le 10 mars à Etampes, la jeune Suzanne Bernard (18 ans) se tue alors qu'elle passait le brevet de pilote ; Rodgers, le meilleur pilote militaire Américain, trouve la mort le 4 avril à Longbeach, écrasé par son moteur ; fin mai, le lieutenant d'infanterie et aviateur militaire (brevet militaire n° 57) Thierry de Ville-d'Avray, né le 26 nov 1880 à Honfleur, tombe près de Verdun, appareil brisé ; le 14 mai à Etampes, le capitaine d'artillerie et aviateur militaire Eichemann (brevet militaire n° 10) se tue sur le nouveau monoplan Henri Lavedan ; le 4 mai à Nice le comte de Robillard-Cosnac perd la vie dans son aéroplane.



Hydro Borel vu à Deauville en 1912.

La liste noire se poursuit quand la presse annonce le 30 mai la mort du vétérinaire américain Wilbur Wright, et le 7 juin celle d'un autre vétérinaire, Hubert Latham, tué par un buffle au Congo.

Les officiers militaires débutants ne sont pas les seules victimes de la fragilité des machines. Albert Kimmerling (né le 22 juin 1882 à Lyon) se tue le 9 juin à Châlons avec son passager, l'ingénieur Tonnet en essayant un nouveau monoplan destiné à la course du circuit d'Anjou. Première femme à traverser la Manche le 16 avril 1912, l'aviatrice Harriet Quimby (26 ans) trouve la mort à Boston le 1^{er} juillet (rupture des ailes) ; l'aviateur René Bedel perd la vie le 9 juillet, écrasé par son moteur à Châlons.



Maurice Farman hydro à moteur Renault vu à Deauville en 1912.

La peur du risque, le danger ne font pas reculer les plus déterminés. En juillet 1912, Dutrieu est la première femme à voler en hydro aéroplane, sur le lac d'Enghien (Val-d'Oise), à bord d'un Farman à moteur Gnome de 50 ch équipé de flotteurs Tellier.



Hydro Grandjean vu au meeting de Lausanne 1912.

Fin août, au meeting de Ouchy-Lausanne en Suisse et de Mâcon sont présents Jean Dufour sur un biplan Sanchez-Besa à moteur Salmson 110 ch, René Caudron sur biplan Caudron à moteur Anzani 60 ch, René Tétard sur biplan Sommer à moteur Salmson de 110 ch, le Suisse René Grandjean sur son monoplan à moteur Oerlikon 50 ch et Dutrieu sur un biplan Henri Farman à moteur Gnome de 50 ch.

En dépit de la faible puissance de son moteur, comparée à ses concurrents, Dutrieu remporte un prix dans ce meeting relevé, face à des concurrents masculins.

La manifestation suisse connaît un tel engouement qu'il est considéré comme le point de départ de l'hydraviation commerciale, les premières ventes de ces machines hybrides et chères trouvant des applications pratiques.

Année 1913

Le ministère de la Marine ayant décidé de doter sa flotte et ses installations au sol d'aéroplanes, indépendamment de l'armée, des concours sont organisés en 1913 car n'ayant statué ni sur le type, à flotteurs ou à coque, ni sur la marque, les missions n'ayant pas été définies, les courses de l'année 1913 à ce titre offrent un grand intérêt pour les industriels. La saison sportive commence à Monaco en avril par un Grand prix d'aviation qui double les courses de bateaux, et une nouvelle épreuve, une Coupe d'aviation maritime internationale organisée par Jacques Schneider, dotée de 50 000 francs de prix, récompensant les machines les plus fiables.

Lors du concours des avions marins disputé à Deauville en août, le ministère de la Marine offre un prix de 50 000 francs et annonce une commande de machines au meilleur constructeur, à condition de se plier aux exigences des marins. Ces derniers veulent une machine à ailes pliables pour stockage à bord des bâtiments et ils veulent surtout une machine capable de tenir en haute mer. L'Aéro-Club de France offre à son tour lors de la même épreuve un prix de 50 000 francs au vainqueur des courses.

Henry et Maurice Farman, chacun sous leur marque, présentent des machines adaptées, les unes à moteur Gnome, les autres à moteur Renault. Dans une course en mer qui compte 22 participants, Eugène Renaux et Louis Gaubert pilotent à Monaco les deux biplans Maurice Farman, tandis que Jules Fischer et Maurice Chevillard pilotent les deux biplans Henry Farman. Courue le 12 avril par un temps pourri, la course au large voit les seize participants qualifiés abandonner.

La 1^{ère} Coupe Schneider de l'histoire est remportée par Maurice Prevost sur Deperdussin, les Farman étant forfait.

À Deauville, l'écurie Henry Farman est forfait mais Dutrieu est sollicitée par le patron pour entourer les personnalités officielles et leur proposer des démonstrations, en marge des compétitions ; aux mains de Renaux et Gaubert, les deux Maurice Farman remportent toutes les épreuves.

Henry Farman prend sa revanche sur son frère à Côme lors du Grand prix des lacs italiens en octobre. Quoique Léon Morane ait été le plus rapide, Durieu s'est montrée si persuasive que le gouvernement italien a commandé des hydravions Henry Farman.

En 1913, Dutrieu est la première aviatrice à recevoir la Légion d'honneur.



Le fin biplan H Farman-Gnome de l'aviatrice Hélène Dutrieu à Deauville-Trouville en 1913.