



La Coupe Pommery *(1909-1913)*

par Gérard Hartmann

La Coupe Pommery (1909-1913)



Le meilleur des moteurs est le vin de Champagne

Au début de l'histoire de l'aviation, quand les pionniers tentèrent de réaliser leurs premiers vols, en ballons ou dans un « plus lourd que l'air », ils durent en financer entièrement la construction et évidemment celle du moteur. Entre 1905 et 1908, chaque machine volante réalisée coûtait plusieurs milliers de francs or de l'époque, soit plusieurs millions d'euros aujourd'hui. Sans d'importants revenus, il était donc impossible de réaliser un aéroplane

Santos-Dumont avait hérité de son père d'un capital placé en banque dont il consommait les intérêts. Blériot vivait de son entreprise industrielle de phares d'automobile. Les trois frères Farman firent leur fortune en vendant des automobiles Renault en Grande-Bretagne.



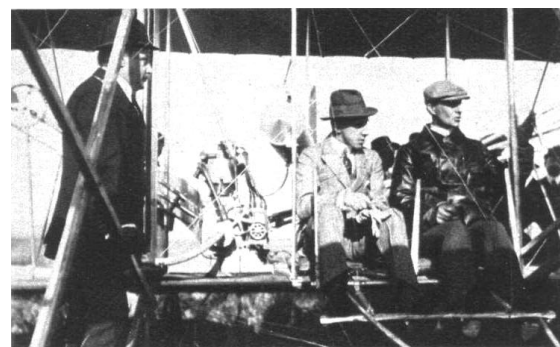
Henry Farman, en remportant le prix Archdeacon-Deutsch de la Meurthe le 13 janvier 1908 pour boucler le premier kilomètre en circuit fermé, empoche 50.000 francs, de quoi se payer un aéroplane et un moteur. (*Le Petit Journal*).

Une grande partie des résultats accomplis par les pionniers de l'aviation sont dus aux dons de mécènes. L'Américain James Gordon-Bennett (1841-1918), le riche propriétaire du *New-York Herald*, passionné par le sport dont son journal se fait l'écho avec profit, met en jeu des sommes de plus en plus importantes dans les courses de vitesse de bateaux en 1899, de ballons l'année suivante et d'aéroplanes quelques années plus tard. A travers ses dirigeants Ernest Archdeacon et Henry Deutsch de la Meurthe, l'Aéro-Club de France tente à partir de 1905 de financer par des prix les efforts des premiers aviateurs. La presse (*Le Daily-Mail* en Grande-Bretagne et *Le Petit Journal* en France) qui finance déjà le sport cycliste et automobile soutient les débuts de l'aviation en organisant les premiers meetings aériens, dès 1907.



La Coupe Pommery, créée par Max Blondat en 1910.

Les commerçants et les industriels aiment le sport pour l'image positive qu'il leur apporte. Dès ses débuts, vers 1908, l'aviation est soutenue par la « publicité ». Dès 1899, les frères Labaudy, propriétaires de raffineries sucrières, offrent aux aviateurs accomplissant de belles performances des primes importantes. Créée en 1906 par la firme de champagne *Ruinart père & fils*, le prix Ruinart récompense la première traversée de la Manche par un appareil plus lourd que l'air. Créée en 1908, la Coupe Michelin récompense chaque année le plus long vol accompli par des sommes importantes.



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

Dès le mois de janvier 1909, plusieurs meetings aériens, mêlant les ballons, les dirigeables et quelques aéroplanes, sont annoncés en France par la presse sportive de l'époque, très populaire et très suivie : un Grand Prix d'aviation est organisé à Juvisy-sur-Orge (Essonne) en avril, doté de 20.000 francs de prix.



Atterrissage pendant l'été 1909 du Zodiac « Le Petit Journal » au parc aérostier de Chalais-Meudon (Hauts-de-Seine).

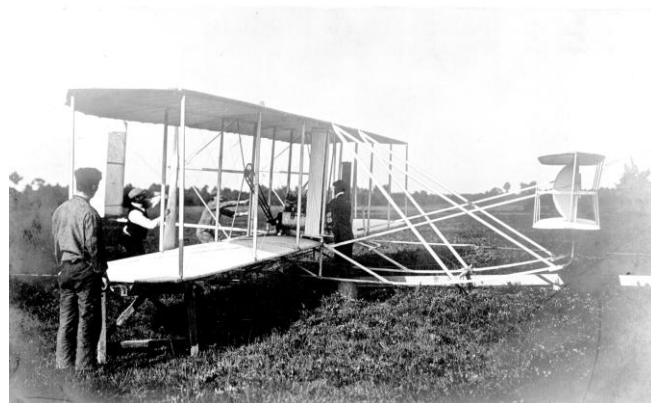
La Coupe Pommery

Concurrençant la Coupe Michelin avec 50.000 francs de prix, la *Coupe Pommery* est lancée par le marquis de Polignac, président du syndicat des producteurs de champagne et passionné par les machines volantes, dès les premiers jours de l'année 1909. Ce prix d'aviation s'ajoute et fait suite au meeting de Reims, annoncé dès l'automne 1908 et organisé en août 1909 à Bétheny par les producteurs de vin de champagne, qui offrent aux aviateurs des prix incroyablement élevés : 200.000 francs !

Décernée deux fois par an, le 30 avril et le 31 octobre, la *Coupe Pommery* récompense le plus long vol effectué en ligne droite d'un point à un autre en une journée. Par ce principe, elle s'assimile au record du monde de distance. Le vol doit être effectué entre le lever et le coucher du soleil (le temps de vol de nuit n'est pas comptabilisé) ; les arrêts pour ravitailler sont autorisés, mais les temps d'arrêt sont décomptés. La coupe est une œuvre d'art d'une valeur de 20.000 francs que le vainqueur conserve le temps de son record et qu'il doit remettre à son successeur. Chaque semestre, le pilote victorieux empoche 15.000 francs. A chaque tentative, bien entendu, le règlement stipule qu'il faut battre le record précédent. Contrairement à la Coupe Michelin, disputée de manière sûre au terrain d'aviation, la *Coupe Pommery* exige que le pilote vole en rase campagne.

Les durées de vol en 1909

Le 31 décembre 1908, au camp militaire d'Auvours situé à l'est du Mans (Sarthe), Wilbur Wright qui détient depuis une semaine le record du monde d'altitude (110 mètres) démontre toute l'étendue de sa science du pilotage ; devant les yeux attentifs des officiels de l'Aéro-Club de France, il tient l'air deux heures et dix-huit minutes, battant le record du monde de durée de vol (alors détenu par Henry Farman), le record du monde de distance (123 km) remportant du même coup la Coupe Michelin 1908. Avec son biplan Voisin à moteur *Antoinette*, Farman est loin derrière : il n'a volé le 2 octobre à Châlons-en-Champagne que sur 39 kilomètres et il n'a pu faire mieux qu'un vol de 44 minutes.



Biplan Wright au camp militaire d'Auvours en décembre 1908. (Wright).

La Coupe Pommery (1909-1913)



Acharné à développer des prototypes innovants de qualité, mais toujours en quête d'un bon moteur, Blériot ne surpasse Farman que six mois plus tard, à Juvisy-sur-Orge. Lui aussi, il est loin de la performances des Américains. Qui plus est Wilbur Wright, dont le quatre cylindres en début d'année 1909 développe sans doute plus de 45 ch, est capable de tenir l'air plus d'une heure avec un passager, ce dont les Français sont incapables.



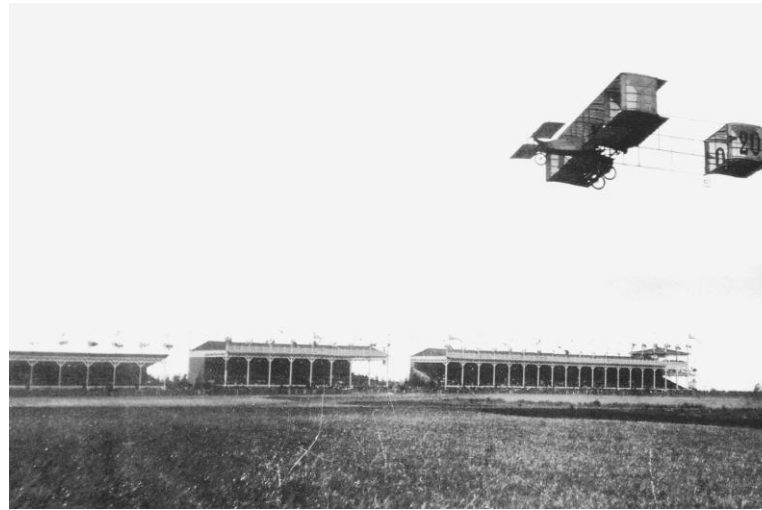
Le Breguet type II en décembre 1908. Premier client de Renault, Breguet utilise le Renault 50 sur ses machines volantes. (Musée Renault).

Nommé au camp de Châlons-en-Champagne chef pilote de la firme *Antoinette*, René Demanest teste dès février 1909 le monoplan *Antoinette* types IV de la firme parisienne, propulsé par le nouveau moteur *Antoinette* de 50 ch qui semble plus fiable que le 50 ch précédent. Le 29 avril 1909, Demanest réalise un premier vol de six kilomètres. Le nouveau V8 *Antoinette* donne entièrement satisfaction. Le jour suivant, 30 avril, Demanest vole sur 15 kilomètres. Un mois plus tard, Hubert Latham sur le même type d'appareil, réalise à Châlons-en-Champagne un vol de plus d'une heure. Contrairement au 45 ch précédent, le nouveau V8 *Antoinette* se montre puissant, fiable et endurant.

Il est maintenant très clair qu'un bon moteur est la clé de la réussite des vols en aéroplane. Latham inscrit immédiatement son monoplan sur la traversée de la Manche. Mais le 19 juillet 1909, lors de sa première tentative, le moteur s'arrête et Latham doit se poser en mer à 12 kilomètres des côtes françaises. C'est un échec.

Louis Blériot, qui vient d'acheter chez Anzani un moteur de 35 ch « qui tient une heure », éprouve sa nouvelle mécanique le 4 juillet à Juvisy-sur-Orge durant un vol de 50 minutes. Le moteur consomme de l'huile, mais il tient bon. Le 25 juillet, Blériot aligne son monoplan type XI et ce nouveau moteur sur l'épreuve de la traversée de la Manche, qu'il franchit victorieusement. Blériot empoche les 1.000 livres sterling du prix du *Daily Mail*, et surtout cette performance le fait connaître

dans le monde entier.



Louis Paulhan photographié sur son biplan Farman à moteur Gnome 50 ch en plein vol à Reims en 1909. (L'Illustration).

Le 15 juillet à La Brayelle près de Douai (Nord), fief Breguet, Louis Paulhan sur un biplan Voisin doté du nouveau moteur *Antoinette* de 50 ch, réussit un vol de 67 minutes. Trois jours plus tard, il grimpe à 120 mètres d'altitude. Le lendemain, il vole de Douai à Arras (Pas-de-Calais), parcourant 20 kilomètres en 22 minutes. Il se sent prêt ainsi équipé à battre le record des frères Wright.



Biplan Sommer (1910). (Musée de Mouzon).

Au cours du mois de juillet et du mois d'août 1909, la compétition fait rage entre les biplans Wright et les appareils français qui se disputent le record de durée de vol. Le 13 juillet, Blériot effectue le voyage aérien Etampes (Essonne) – Orléans (Loiret), soit 41 km, parcourus en 44 minutes. Le 19 juillet, à Châlons-en-Champagne, Henry Farman vole pendant 83 minutes. Le 28 juillet à Fort-Myers aux Etats-Unis, Orville Wright vole pendant 72 minutes mais avec un passager à bord. Quatre jours plus tard, sur un biplan Farman

La Coupe Pommery (1909-1913)

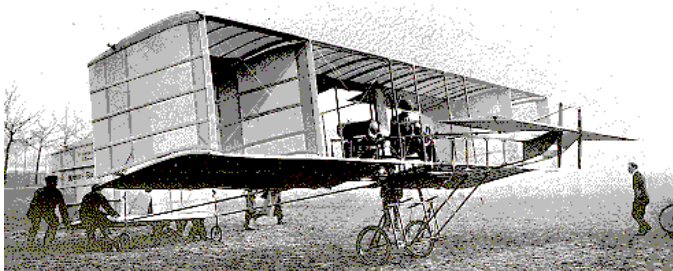


III à moteur Vivinus 50 ch identique à celui de Farman, Roger Sommer vole 110 minutes. Lui aussi devient un candidat sérieux dans les records de durée de vol en aéroplane.



Blériot XI photographié durant le meeting de Reims en août 1909. (Carte postale ancienne).

Ancien champion cycliste et ingénieur de formation, Roger Sommer a réalisé en début d'année 1909 un aéroplane du type biplan Farman à Mouzon (Ardennes) dans la propriété familiale de production de feutres. Il a appris le pilotage avec Henry Farman qui lui a vendu un biplan Voisin-Farman en mai 1909 avec lequel le 4 juillet il a volé sur six kilomètres. Le lendemain, il a volé 30 minutes. Le 1^{er} août, tient l'air 110 minutes, battant le record du monde (non enregistré officiellement) de durée sur son biplan Farman à moteur Vivinus 50 ch, grâce à des bougies Pognon et une magnéto Bosch. Le samedi 7 août, toujours au camp de Châlons-en-Champagne, au petit matin, Sommer vole 2 heures 27 minutes et 15 secondes, un record homologué par les commissaires de l'Aéro-Club de France. C'était sa dix-huitième tentative pour battre le record de durée !



Le Voisin de Henry Farman en 1909. (L'Illustration).

En août, le meeting de Reims (Marne) est une vraie consécration pour les aéroplanes qui surclassent les dirigeables. Grâce au moteur rotatif Gnome de 50 ch, Henry Farman accomplit un vol de plus de trois heures sur la piste de Bétheny. Il bat largement le record du monde de durée de vol et parcourt près de 190 kilomètres.

Les vols en rase campagne sont de plus en plus fréquents. Le 8 septembre, le capitaine américain volant en Angleterre Samuel Cody tient l'air sur un circuit de 75 kilomètres au-dessus de la campagne anglaise. Le 15 septembre, le capitaine Ferdinand Ferber vole de Boulogne-sur-Mer (Pas-de-Calais) à Wimereux (Pas-de-Calais) et retourne se poser à Boulogne-sur-Mer, après avoir volé sur 20 km. Malheureusement, il y trouve la mort quelques jours plus tard, écrasé par son moteur. Le 28 septembre, Latham lors du meeting aérien de Berlin effectue un vol de 10 km en pleine ville de Tempelhof à Johannistal. Le jour suivant, Wilbur Wright à l'autre bout du monde, évolue au-dessus de la rade de New-York.



Henry Farman (1874-1958) en 1909.

Le 18 octobre, le comte Charles de Lambert vole sur son biplan Wright de Port-Aviation (Juvisy-sur-Orge) à Paris, fait le tour de la tour Eiffel et repart se poser à Juvisy-sur-Orge. Il a parcouru 48 km au-dessus de l'agglomération parisienne et a viré plus haut que sommet de la grande tour. Le lendemain, se préparant pour la Coupe Michelin et la *Coupe Pommery*, Maurice Farman boucle à trois reprises un circuit de 20 kilomètres au-dessus de la campagne à Buc (Yvelines).



Maurice Farman (1877-1964) en 1909.

Le 1^{er} novembre à Brooklands en Angleterre dans un parc où ont lieu les premiers vols britanniques, Louis Paulhan sur Farman à moteur Gnome 50 ch bat le record du monde de distance avec 155 kilomètres. Il est porté en triomphe par la foule. La veille, il était grimpé avec son biplan Farman à 237 mètres.

La Coupe Pommery (1909-1913)



Moteur	Ch	Type	Alésage Course	Alimenta- tion	Soupapes	Allumage	Refroidis- sement	Régime maximal	Poids en ordre de marche
Antoinette	55	V8 (vilebrequin à 4 manetons)	110 mm 105 mm	Pompe à essence	Aspiration automatique	Alternateur à haute fréquence	Eau	1200 t/mn	110 kg
Curtiss	50	V8 (vilebrequin à 4 manetons)	100 mm 110 mm	Carburateur	Commandées	Magnéto	Eau	1600 t/mn	110 kg
E.N.V.	57	V8 (vilebrequin à 4 manetons)	105 mm 110 mm	Carburateur	Commandées	Magnéto	Eau	1500 t/mn	110 kg
Renault	60	V8 (vilebrequin à 4 manetons)	120 mm 120 mm	Carburateur	Commandées	Magnéto	Air	1800 t/mn	180 kg
Wolsley-Siddeley	50	V8 (vilebrequin à 4 manetons)	95 mm 128 mm	Carburateur	Commandées	Magnéto	Eau	1350 t/mn	165 kg
R.E.P.	35	7-cyl en éventail	85 mm 95 mm	2 carburateurs	Commandées	Accumulateurs ou magnéto	Air	1500 t/mn	60 kg
Anzani	45	6-cyl en éventail	100 mm 120 mm	Carburateur	Admission automatique	Accumulateurs	Air	1600 t/mn	100 kg
Darracq	30	2-cyl à plat opposés	130 mm 120 mm	Carburateur	Commandées	Magnéto	Eau	1400 t/mn	52 kg
Duteil & Chalmers	50	4-cyl à plat opposés	125 mm 120 mm	Carburateur	Commandées	Accumulateurs ou magnéto	Eau	1200 t/mn	120 kg
Gobron-Brillié	75	8-cyl en X en deux groupes de 4	90 mm 160 mm	Carburateur	Aspiration automatique	2 magnétos	Eau	1100 t/mn	150 kg
Gnome	50	7-cyl en étoile rotatif	110 mm 120 mm	Carburateur	Aspiration automatique	Magnéto	Air	1200 t/mn	74 kg
Wright	25	4-cyl en ligne (vilebrequin à 4 manetons).	108 mm 120 mm	Pompe à essence	Aspiration automatique	Magnéto	Eau	1400 t/mn	90 kg
Panhard-Levassor	40	4-cyl en ligne (vilebrequin à 4 manetons).	110 mm 140 mm	Carburateur	Commandées	Magnéto	Eau	1100 t/mn	105 kg

Caractéristiques des principaux moteurs d'aviation en août 1909. (Source : L'Aéroplane pour tous, Louis Lelasseur & René Marque, ingénieurs des Arts et Manufactures, 1910).



Le monoplan R.E.P. n° 1 à Reims fut le premier à s'élancer. (Musée de l'Air).

La Coupe Pommery (1909-1913)



Le jour suivant au camp militaire de Mourmelon-le-Grand (Marne), dans son fief, Henri Farman bat le record du monde de durée avec passager : une heure dix sept minutes de vol. Il s'octroie la Coupe Michelin 1909 deux jours plus tard le 3 novembre en volant sur 232 kilomètres. Farman efface des tablettes le record de distance détenu par les Wright : il a volé 4 h 17 mn 53 s avec son Gnome Oméga et doit se poser pour éviter de griller son moteur, ayant épuisé l'huile alors qu'il lui reste encore de l'essence.



Louis Paulhan (1883-1963) en 1909.

Le 20 novembre, Paulhan sur son biplan Henry Farman à moteur Gnome réussit un exploit singulier : il décolle de Mourmelon-le-Grand, atteint Chalons-en Champagne, vire au-dessus de l'église Notre-Dame, et retourne se poser à Mourmelon.



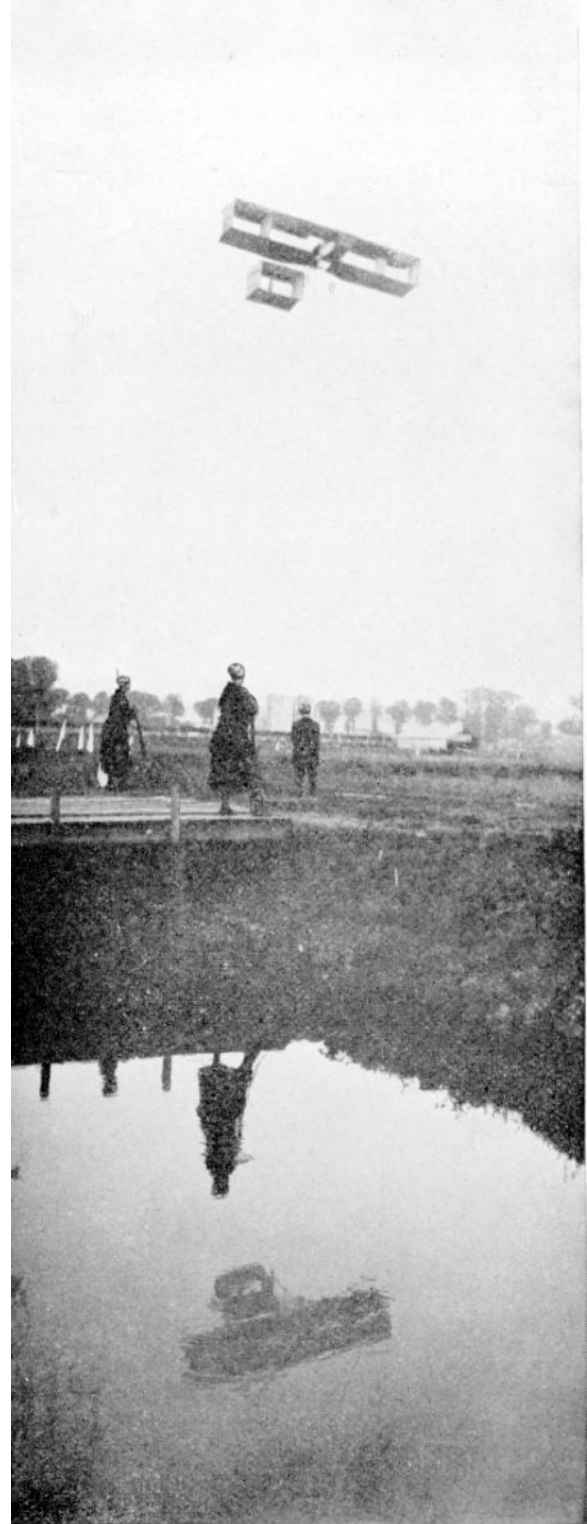
Gabriel Voisin (1880-1973) en 1909.

Le 6 décembre, le pilote Antonio Fernandez qui avait participé au meeting de Bétheny, se tue sur un biplan de type Wright qu'il avait fait construire. Né à Madrid en 1876, il laisse une veuve et deux orphelins. Après Ferber, il inaugure la longue liste des victimes de la passion de voler. L'Aéro-Club de France et le législateur réagissent et veulent limiter la saison sportive aux beaux jours, entre avril et octobre, comme avec les régates, mais les « fous volants dans leur drôle de machine » ne s'arrêtent plus. Désormais, ils volent chaque jour, à chaque fois que le vent ne dépasse pas vingt mètres par seconde (72 km/h).

Le 9 décembre, Henry Farman, décidé à s'imposer dans les voyages aériens, parcourt 70 km en moins d'une heure en volant de Buc à Chartres (Eure-et-Loir). Le 31 décembre, son frère Maurice fait mieux, avec un vol de 76 kilomètres de

Chartres à Orléans (76 km en 58 mn) à près de 80 km/h de vitesse moyenne.

Aucun candidat n'étant inscrit à la *Coupe Pommery* 1909, le prix n'est pas attribué. Personne n'est surpris : aucun moteur à ce moment n'est capable de tenir une douzaine d'heures.



Les Français s'habituent progressivement à voir passer dans le ciel de drôles d'oiseaux, comme ici en 1909. (L'Illustration).

La Coupe Pommery (1909-1913)



La Coupe Pommery 1910

Le premier semestre est clos le 30 avril 1910, juste après la course Londres – Manchester, la première épreuve de ville à ville, et le second semestre le 31 octobre 1910, juste après le meeting de New-York disputé à Balmont Park. Six concurrents sont intéressés, mais étant donné le peu d'intérêt qu'ils manifestent pour cette épreuve difficile sur le plan technique, compliquée à organiser comparativement aux primes qu'ils accumulent facilement et sans danger dans les meetings aériens, aucune tentative n'est signalée aux commissaires de l'Aéro-Club de France.

Sont donc un moment candidats Louis Paulhan, sur un biplan Henry Farman à moteur Gnome 50ch, Charles Van den Born sur un biplan Henry Farman à moteur Gnome 50 ch, Henri Rougier sur un biplan Voisin à moteur Gnome 50 ch, Emile Dubonnet sur le monoplan Tellier à moteur Panhard-Levassor de 45 ch, Henry Farman (biplan H Farman à moteur Gnome 50 ch) et Hubert Latham sur l'un de ses monoplans Antoinette à moteur Antoinette 50 ch.



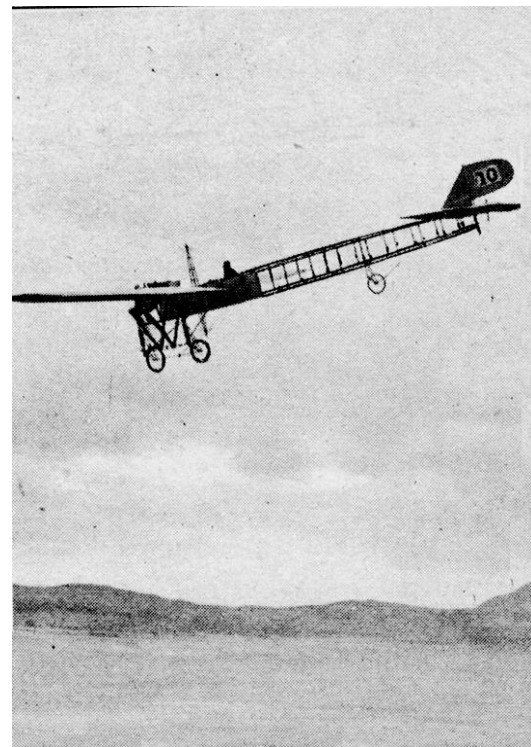
Emile Dubonnet (18xx-19xx) en 1910.

Paulhan le 15 janvier 1910 au cours du meeting de Los Angeles a effectué de nombreux vols au-dessus de la campagne américaine et même au-dessus de l'océan Pacifique. Le 18 avril, de retour en France, il effectue un vol de 180 km au-dessus de la Beauce, d'Orléans à Arcis-sur-Aube (Aube) via Pithiviers, Nemours, Montereau et Nogent-sur-Seine. Le 27 avril, il dispute le prix du Daily-Mail et remporte la course Londres – Manchester, longue de 298 kilomètres. Il a effectué le parcours en 12 heures de temps, malgré un atterrissage pour ravitailler.

Van den Born dispute tous les meetings de la saison 1910. Alors qu'il a tout juste son brevet (n° 37), le 31 janvier 1910 à Châlons-en-Champagne, il emporte un passager pour un vol de 1 h 49 mn ! Le 2 mars, il inscrit son nom dans les annales en effectuant plusieurs fois le parcours Châlons-en-Champagne – Reims et retour. Puis, il dispute en avril le meeting de Nice (Alpes-maritimes) où il parcourt 266 kilomètres, la grande semaine de

Cannes (Alpes-Maritimes), le meeting de Lyon (Rhône) en mai où il gagne 70.000 francs de primes pour des vols de longue durée, le meeting de Rouen (Seine-Maritime) en juin, celui de Reims en juillet, de Nantes (Loire-Atlantique) en août, les courses de la Baie de Seine et le meeting de Bordeaux (Gironde) en septembre.

Ancien champion automobile, Henri Rougier (brevet de pilote n° 11) inscrit son nom dans les annales du sport et de l'aviation en réussissant le 9 mars 1910 un vol spectaculaire de 60 km entre Monaco et La turbie (Alpes-Maritimes) et retour, en passant au-dessus du mont Egel situé à 800 mètres d'altitude. Lui aussi, il dispute tous les meetings de la saison 1910.



Monoplan Tellier en vol (1910). (L'Aérophile).

Ancien aérostatier et champion de vitesse sur canots à moteur, Emile Dubonnet (brevet de pilote de l'Aéro-Club de France n° 47) fait le même choix. Le 3 avril, il inscrit son nom sur les tablettes en réalisant en rase campagne un vol de 110 kilomètres avec un seul ravitaillement, partant de Juvisy pour atteindre La Ferté-St-Aubin au sud d'Orléans, via Etampes, remportant du même coup de prix du journal *La Nature* : parcourir 100 km en ligne droite au-dessus de la campagne, tel était le défi ! Le 23 avril, avant de rallier le meeting de Nice par les airs, il traverse Paris et son agglomération, en volant de Juvisy-sur-Orge au parc du bois de Boulogne.

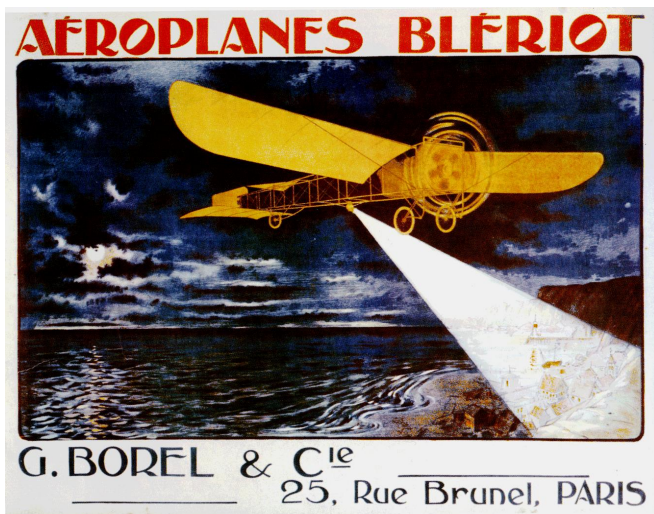
Hubert Latham en 1910 ne passe pas une seule journée hors de son monoplan, sinon il a cassé du bois et attend un nouveau moteur. Le 23 avril, il remporte le premier meeting aérien de

La Coupe Pommery (1909-1913)



l'année, à Nice, en effectuant un vol de 24 km au-dessus de la Méditerranée, de Nice au cap Ferrat et retour. Le lendemain, il vole de Nice à Antibes, 27 km au-dessus de la mer, avec retour par la voie des airs. Au cours de l'année 1910, il est probablement le concurrent le plus assidu des meetings aériens et des tentatives de record en tous genres.

Henry Farman, après avoir réalisé un vol de 50 km avec un passager le 17 avril entre Etampes et Orléans, se consacre à sa nouvelle usine de Reims et il ne pilote plus qu'occasionnellement, comme Blériot.



Associé aux frères Voisin en 1905 puis à la firme Antoinette en 1906, Blériot s'associe de nouveau avec un constructeur en 1910, les frères Borel.

La Coupe Pommery 1911

Avec les progrès enregistrés par les machines volantes en 1910, en particulier dans les courses de ville à ville (Londres – Manchester, circuit de l'Est, meeting de la Baie de Somme), il paraît maintenant possible de voler une journée durant, ou du moins tenter de le faire. Au cours de la course Londres – Manchester, Claude Grahame-White a parcouru 190 kilomètres en deux étapes en 1910. Le 15 mai à Châlons-en-Champagne, le Belge Nicolas Kinet a volé près de trois heures avec un passager. Le 10 juillet à Reims, son compatriote Jan Olieslagers a parcouru 392 km. Au cours du meeting de Bordeaux, le vétéran Emile Aubrun (brevet n° 21) sur Blériot-Gnome a remporté le Prix Michelin avec un vol de plus de 500 km.

La première manche de la Coupe Pommery qui soit réellement disputée s'étend sur un semestre, du 31 octobre 1910 au 30 avril 1911, et huit concurrents y participent.

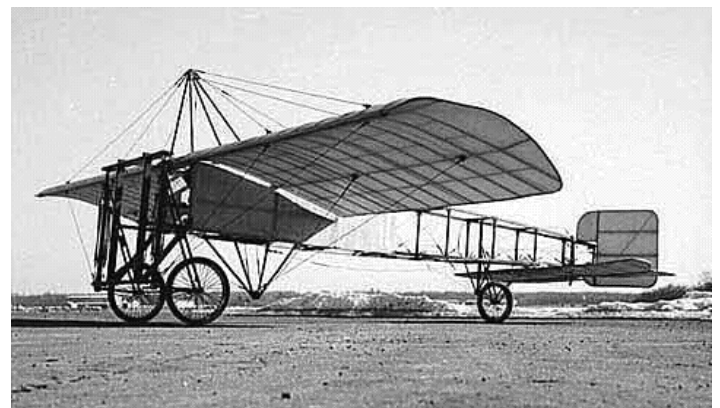
Par opposition à la Coupe Michelin, disputée pour des motifs tactiques les derniers jours de l'année - de manière à ce que personne ne puisse améliorer - dans des conditions météorologiques difficiles, la Coupe Pommery est courue à la fin du printemps et en été, lorsque les jours sont les plus

longs et le temps clément. Les concurrents doivent souscrire à la *Ligue Nationale Aérienne*.

N°	Pilote	Appareil	Moteur
1	A Bobba	Biplan Goupy	Renault 60 ch
2	E de Laët	Biplan Farman	Antoinette 50 ch
3	E Nieuport	Nieuport	Darracq 28 ch
4	A Beaumont	Blériot XI	Gnome 50 ch
5	J Védrines	Morane-Saulnier	Gnome 50 ch
6	M Molla	Biplan Farman	Antoinette 50 ch
7	J Bresson	REP	REP 35 ch
8	P-M Bournique	Demoiselle	Darracq 30 ch

Concurrents de la première Coupe Pommery disputée (31 avril 1911). (Source : L'Aérophile).

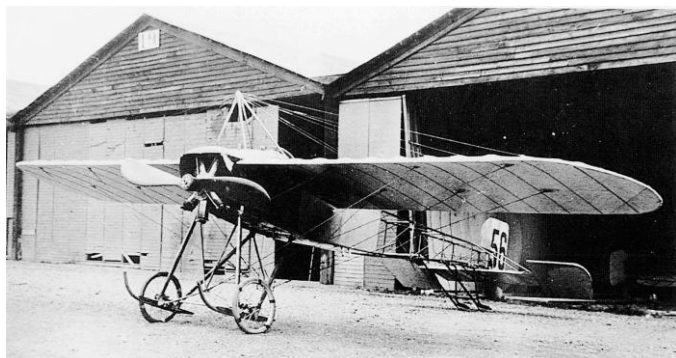
Tous les aviateurs inscrits sont nouveaux. André Bobba vient d'être breveté (n° 309) et son biplan Goupy à moteur Renault est sans doute capable de faire 400 kilomètres en deux ou trois étapes. De Laët concourt sur un matériel éprouvé, le meilleur pour tenter ce genre de performance. Edouard Nieuport, plus porté à battre des records de vitesse qu'à effectuer des vols de longue durée, pilote un monoplan aérodynamique de sa conception avec un moteur qui développe plus de 32 ch (alors qu'il n'est donné sur le papier que pour 28 ch). André Beaumont, spécialiste des vols d'endurance, utilise son Blériot habituel, de même que Jules Védrines qui évidemment choisit un Gnome de 50 ch dont il soigneusement étalonné la consommation.



Le monoplan Blériot XI au standard des courses de 1910 et 1911. (Musée de l'Air).

Michel-Paul Molla (brevet de pilote n° 166) a choisi de disputer l'épreuve avec son matériel de l'an passé, un biplan Henry Farman (type Voisin) à moteur Antoinette 50 ch. Jacques Bresson, lui-aussi, utilise le monoplan REP de ses débuts. Plus inconscient encore, Pierre-Marie Bournique s'inscrit sur une Demoiselle, un appareil pesant 240 kg. Bien entendu, aucun de ces candidats n'effectuera de tentative.

La Coupe Pommery (1909-1913)



Le monoplane Morane-Saulnier type A (1911) dessiné par Raymond Saulnier : un monoplane Blériot amélioré ? (Musée de l'Air).

Deux biplans Farman s'affrontent dans le cadre de la Coupe Michelin : le 18 décembre à Etampes, Henry Farman vole pendant 8 heures 12 minutes, battant le record du monde de durée de vol, sur un biplan H Farman à moteur Gnome 50 ch. Le 24 décembre, son concurrent dans cette épreuve, Maurice Tabuteau (brevet n° 128), sur un biplan Maurice Farman à moteur Renault 50 ch, parvient à tenir l'air pendant 9 heures et remporte la Coupe Michelin 1910.



Jules Védrines.

Le 28 mars 1911, alors qu'il s'entraînait pour une autre épreuve, la course Paris – Madrid, Jules Védrines en volant de Paris à Poitiers (293 km) en 3 h 10 mn à bord de son Morane-Saulnier à moteur Gnome a la satisfaction de remporter la première manche de la *Coupe Pommery*, la première de l'histoire.

Dans la seconde manche, disputée du 1^{er} mai au 30 octobre 1911, neuf pilotes sont engagés, tous des « grosses pointures » excepté le débutant Amérigo. Cette fois, la *Coupe Pommery* est véritablement lancée.

Brevet de pilote n° 93, le vétéran André Frey dispose comme Védrines d'un rapide Morane-Saulnier à moteur Gnome de 50 ch. Le Parisien Emmanuel Hélen étrenne son brevet de pilote (n° 586) et court sur un Nieuport type militaire. Louis Gibert (brevet n° 92) comme Beaumont s'aligne sur un monoplane Blériot à moteur Gnome 50 ch. Marcel Loridan préfère la sûreté et le confort du biplan Farman. Bobba fait confiance à son moteur pour voler longtemps.

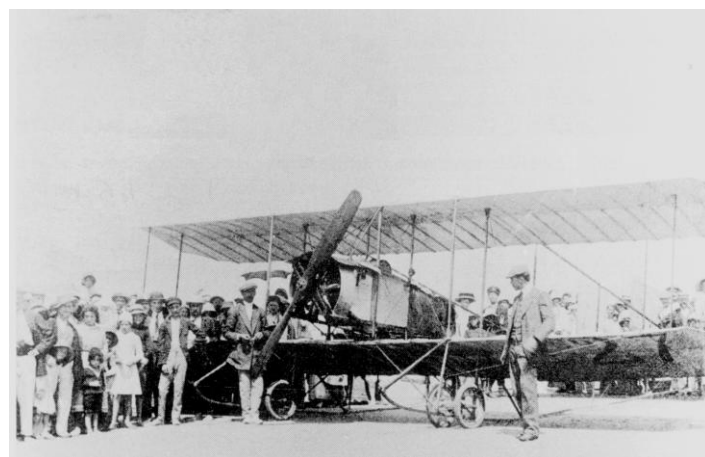


Biplan Ambroise Goupy utilisé par Pierre Divétain dans la course Paris – Madrid 1911. (Musée de l'Air).

N°	Pilote	Appareil	Moteur
1	A Frey	Morane-Saulnier	Gnome 50 ch
2	J Védrines	Morane-Saulnier	Gnome 50 ch
3	A Beaumont	Blériot XI	Gnome 50 ch
4	J Amérigo	Monoplane REP	REP 45 ch
5	E Hélen	Nieuport	Gnome 50 ch
6	L Gibert	Blériot XI	Gnome 50 ch
7	M Loridan	H Farman	Gnome 50 ch
8	A Bobba	Biplan Goupy	Renault 60 ch

Concurrents de la seconde Coupe Pommery (30 octobre 1911). (Source : L'Aérophile).

Avec un vol Paris – Angoulême (Charente) long de 400 km effectué en 3 h 42 mn le 22 mai 1911, Jules Védrines remporte la seconde manche de la *Coupe Pommery*. Avec les 15 000 francs remportés, il peut s'acheter un monoplane. Pilote professionnel chez Morane-Saulnier, marié et père de famille, il porte son choix sur un Blériot XI à moteur Gnome 50 ch.



L'un des premiers aéroplanes modernes, avec nacelle fuselage, capotage fermé et train d'atterrissage « tout terrain », le Caudron biplan type B présenté au meeting aérien de Fort Mahon en août 1911. (S.H.A.A.).

La Coupe Pommery (1909-1913)



La Coupe Pommery 1912

Le 31 avril 1912 se clôt la troisième manche de la Coupe Pommery. Douze concurrents s'affrontent dans cette épreuve devenue de plus en plus difficile et ils hésitent entre les moteurs récents qui développent 80 – 100 ch et le bon vieux Gnome de 50 ch. Finalement, à part deux Clément-Bayard (Clerget) de 100 ch, tout le monde est motorisé par un Gnome. Beaucoup choisissent le nouveau 80 ch.



L'aviateur Maurice Tabuteau (1884-1976) en 1911. (S.H.A.A.).

Le 11 mars 1912, Tabuteau ouvre le bal. Sur un monoplan Morane-Saulnier à moteur Gnome 50 ch de série, il réalise un vol Pau (Hautes-Pyrénées) – Paris en deux étapes. Au cours de son voyage, il a mis deux fois moins de temps que le rapide de Bordeaux !

N°	Pilote	Appareil	Moteur
1	Louis Gibert	H Farman	Gnome 80 ch
2	André Bobba	Morane-Saulnier	Gnome 80 ch
3	Jules Védrines	Deperdussin	Gnome 80 ch
4	André Frey	Hanriot	Gnome 70 ch
5	M Brindejonc	Morane-Saulnier	Gnome 80 ch
6	Léon Chassagne	H Farman	Gnome 80 ch
7	Gordon-Bell	Hanriot	Clerget 100 ch
8	Guillaume Busson	Deperdussin	Gnome 80 ch
9	Jean Bielovucic	De Marcay	Clerget 100 ch
10	Maurice Prévost	Deperdussin	Gnome 80 ch
11	Gustav Hamel	Blériot XI	Gnome 50 ch
12	René Bedel	Morane-Saulnier	Gnome 80 ch

Concurrents de la troisième manche de la Coupe Pommery 1912. (Source : La Revue Aérienne).

Le 18 avril, avec un vol de Paris – Pau, Guillaume Busson (brevet n° 121) réplique aussitôt. Cette fois, il a monté un Gnome 80 ch.

La semaine qui suit, une semaine avant la clôture des résultats, René Bedel (brevet n° 608) sur un Morane-Saulnier moteur Gnome 80 ch vole de Villacoublay (Yvelines) à Biarritz (Pyrénées-Atlantiques) et Maurice Prévost (brevet n° 475) sur un Deperdussin moteur Gnome 80 ch de Jarville près de Nancy (Meurthe-et-Moselle) aux

Sables-d'Olonne (Vendée). Les commissaires de l'Aéro-Club de France sont perplexes pour les départager. On va chercher les cartes Michelin : les distances mesurées sont identiques. Puis, on va chercher des cartes d'état-major : même résultat. Après moult discussions, les géographes de l'Armée tranchent : Bedel à parcours 656,250 km et Prévost seulement 645,280. Bedel remporte la troisième manche.



Fig. 20 : Edmond Perreyon à Larkhill en 1912 avec le supposé très rapide Blériot XXI. (Cliché Musée de Duxford).

La quatrième manche de la Coupe Pommery s'arrête le 31 octobre 1912. Cette fois-ci, entre mai et novembre, treize concurrents s'affrontent.

N°	Pilote	Appareil	Moteur
1	Marcel Brindejonc	Morane-Saulnier	Gnome 80 ch
2	Joseph Frantz	Biplan Savary	Labor 70 ch
3	Edmond Audemars	Blériot	Gnome 50 ch
4	Léon Bathiat	Mono. Sommer	Gnome 50 ch
5	Ernest Guillaux	Clément-Bayard	Gnome 70 ch
6	Henry Astley (GB)	Blériot	Gnome 70 ch
7	Robert Pasquier	Blériot	Gnome 70 ch
8	Marcel Cavelier	Blériot	Gnome 70 ch
9	Louis Janoir	Deperdussin	Gnome 80 ch
10	Pierre Daucourt	Borel	Gnome 50 ch
11	Michel Molla	REP	REP 60 ch
12	Bernard Laugarot	M Farman	Salmson 80 ch
13	Eugène Gilbert	Mono. Sommer	Le Rhône 50 ch

Concurrents de la quatrième manche de la Coupe Pommery 1912. (Source : La Revue Aérienne).

Le 7 août, Edmond Audemars (brevet n° 100 et qui a été surnommé « le lutin » lors de la tournée du cirque Moisant aux Etats-Unis en 1910 à cause de sa petite taille) se prépare pour un vol de Paris (Issy-les-Moulineaux) à Berlin, soit un périple long de 900 kilomètres, seul à bord d'un Blériot à moteur Gnome 50 ch.

Le 8 août, le jeune (20 ans) Marcel Brindejonc des Moulinais (brevet n° 448) sur son Morane-Saulnier à moteur Gnome 80 ch vole sur 685 km

La Coupe Pommery (1909-1913)



entre Paris (Villacoublay) et Berlin (Attendorn). Une performance que bat Audemars le 18 août, avec Issy-les-Moulineaux (Hauts-de-Seine) – Johannistal (Berlin), soit 950 Km.



Le talentueux Marcel Brindejonc-des-Moulinais (1892-1916).

Maurice Guillaux qui dispose de deux monoplans Hanriot et Clément-Bayard et quatre moteurs, le Gnome de 70 ch les 4-cyl Clément-Bayard (Clerget) de 50 et 100 ch et le Clerget 7Y de 60 ch, fait une première tentative de 700 km le 29 août sur le petit parcours Biarritz – Libourne (Gironde), puis sur Bordeaux – Orléans le 6 septembre. Le 19 septembre, il réalise Calais (Pas-de-Calais) – Vendôme (Loir-et-Cher). Le 27, alors qu'il tentait Calais – Biarritz, il est stoppé par des bourrasques de vent à Paris.



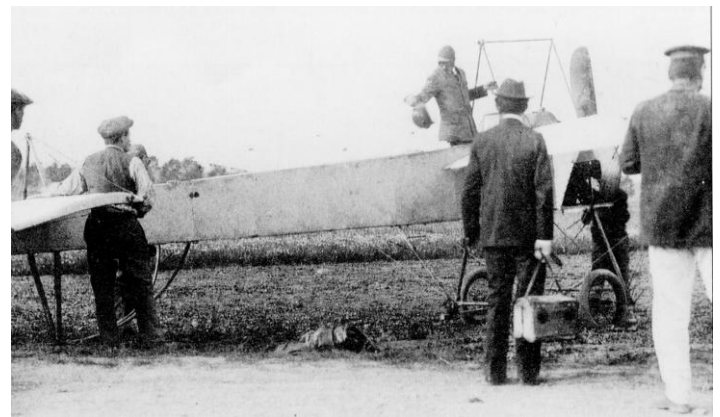
Le 23 juin 1912, un aéroplane en feu au-dessus de la campagne. (Le Petit Journal).

De son côté, l'aviateur Joseph Frantz a fait Chartres – Mons (Belgique) le 22 août 1912 sur son biplan Savary à moteur Labor de 70 ch. Le 10 septembre, il réalise un vol de plus de 700 km de Douai à Poitiers (Vienne).

Vainqueur du prix de la Maison des abeilles de Rouen, le jeune aviateur Marcel Cavelier - il est né à Paris le 28 octobre 1891 - sur un Blériot-Gnome 70 ch tente un long 1 100 km Calais – Biarritz mais casse du bois à l'atterrissage lors de son arrêt pour ravitailler à Amiens.

Avant de trouver la mort en aéroplane, l'aviateur Britannique Henry Astley réalise le 3 septembre sur son Blériot-Gnome un vol Paris (Issy-les-Moulineaux) – Bonn (Allemagne) de 780 km.

Le baron Pasquier sur un Blériot-Gnome identique tente Etampes – Berlin le 4 septembre mais il doit s'arrêter à Fontainebleau (Seine-et-Marne). Trois jours plus tard il réalise un beau 800 km Etampes – Biarritz.



Léon Bathiat sur monoplane Sommer-Ponnier vainqueur de la Coupe Pommery 1912.

La meilleure performances réalisée en septembre dans le cadre de la *Coupe Pommery* est celle du vétéran Léon Bathiat (brevet n° 110) sur un monoplane Sommer à moteur Gnome de 80 ch.

Le 5 octobre, Pierre Daucourt (brevet n° 520, pilotant un Borel-Gnome Omega 50 ch de série se pose en candidat très sérieux pour la victoire en réalisant un vol par étapes de Valenciennes (Nord) à Biarritz. En octobre, Molla sur un monoplane REP de 60 ch et Bernard Laugarot pilotant un Maurice Farman-Salmson de 80 ch tentent Calais – Biarritz ; le premier tombe en panne d'essence près de Saint-Pol-sur-Mer (Nord) et le second effectue le trajet de Bordeaux à Biarritz de nuit, lequel n'est pas compté, règlement oblige.

Sur un monoplane Sommer à moteur Le Rhône Eugène Gilbert tente la même performance le 14 octobre, mais c'est le mauvais temps qui l'arrête. Janoir avec son Deperdussin-Gnome 80 ch en octobre ne fait pas mieux que Bathiat. Ce dernier tente Calais – Biarritz le 16 octobre mais le brouillard l'arrête à Boulogne-sur-Mer (Pas-de-

La Coupe Pommery (1909-1913)



Calais). Le même jour, Audemars tente le trajet inverse mais un vent contraire de 30 mètres par seconde le stoppe à Périgueux (Dordogne).

Brindejont tente le 18 octobre un long vol vers l'est depuis Villacoublay qui est arrêté à Berlin par la nuit. Le 22 octobre, dans l'espoir d'un exploit, Brindejont fait bénir par l'évêque de Versailles son monoplan Morane-Saulnier-Gnome 80 ch à Villacoublay. Mais le mauvais temps l'empêche de réaliser une belle performance. Il aura sa revanche en 1913. La Coupe Pommery 1912 passe entre les mains de Léon Bathiat.

La Coupe Pommery 1913

Deux manches donnant attribution de primes sont prévues en 1913, les deux dernières de la Coupe, en principe. La première prend fin le 30 avril et la seconde le 31 octobre. Or, en juin, le marquis de Polignac va annoncer sa prolongation sur encore trois années, mais selon une nouvelle formule, mieux dotée. Le plus long vol de jour en rase campagne avec ravitaillements s'étalera sur deux jours et la prime semestrielle sera élevée à 60.000 francs, compte tenu de la difficulté croissante de l'épreuve.

N°	Pilote	Appareil	Moteur
1	J Védrières	Morane-Saulnier	Gnome 80 ch
2	M Brindejont	Morane-Saulnier	Gnome 80 ch
3	E Gilbert	Morane-Saulnier	Le Rhône 80 ch
4	M Guillaux	Clément-Bayard	Clerget 50 ch
5	P Daucourt	Monoplan Borel	Gnome 50 ou 70 ch
6	L Letort	Morane-Saulnier	Le Rhône 80 ch
7	L Janoir	Deperdussin	Gnome 80 ch
8	A Seguin	Henry Farman	Gnome 80 ch
9	N Jensen (D)	Clément-Bayard	Clerget 50 ch
10	E Hélén	Nieuport	Gnome 80 ch
11	L de Marmier	Nieuport	Gnome 80 ch
12	Schemmel (D)	Ruchonnet	Gnome 50 ch

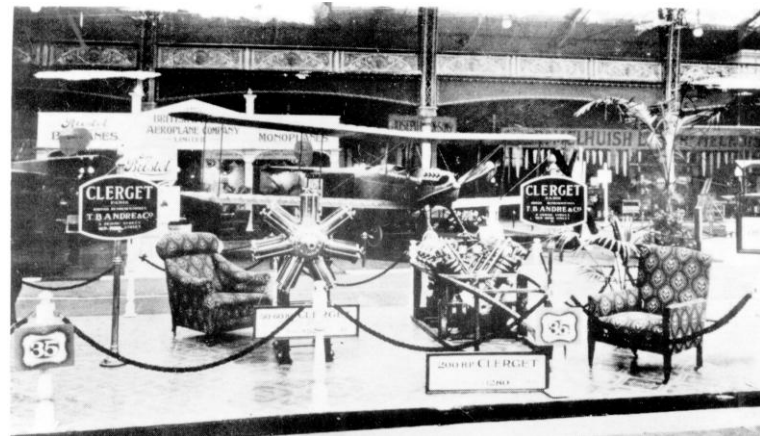
Concurrents inscrits en mai 1913 à la seconde manche de la Coupe Pommery 1913. Excepté le Henry Farman, tous les aéroplanes sont monoplans. (Source : La Revue Aérienne).

Du 25 au 27 février 1913, Brindejont réalise un véritable exploit, le premier d'une longue série : il effectue en trois jours le trajet Paris – Londres – Bruxelles – Paris, soit 1 040 kilomètres, sur un monoplan Morane-Saulnier C à moteur Gnome de 50 ch réalisant une double traversée de la Manche.

Le 9 mars, sur un Morane-Saulnier à moteur Gnome, Eugène Gilbert vole de Paris à Lyon en 2h30, deux fois plus vite que le train rapide, à plus de 200 km/h de moyenne grâce à un vent favorable de 30 m/s, malgré une escale. Le 28 mars, il refait le même parcours de Lyon à Paris sans escale en 3h10.

Du 24 mars au 12 avril, en dehors de toute compétition officielle, sur le même appareil, Brindejont effectue le trajet Paris – Madrid via

Bordeaux à l'aller et Barcelone en Espagne puis Lyon au retour, soit 2.770 kilomètres, sans panne mécanique et sans autre intervention sur les moteurs que les pleins, les nettoyages des filtres et le changement des bougies. Une pluie torrentielle noie sa magnéto à Burgos (Espagne).



Le moteur Clerget 7Y de 60 ch a été présenté pour la première fois au Salon Olympia de Londres au printemps 1913. (Collection M-H Clerget).

Le 16 avril, avec un vol de Paris à Berlin sur un monoplan Borel à moteur Gnome de 50 ch, Pierre Daucourt remporte la première manche de la Coupe Pommery 1913, qu'il dispute à Maurice Guillaux (Hanriot à moteur Clerget rotatif 60 ch).

Le 29 avril, Brindejont vole sans escale de Paris à Munster en Allemagne, soit 525 kilomètres. Du 9 au 11 mai, il vole de Brème (Allemagne) à Bruxelles (Belgique), puis Londres (Angleterre), soit 800 kilomètres.



Brindejont à Hendon durant l'été 1913. (Collection privée).

En mai, douze concurrents s'inscrivent pour disputer la seconde manche, dont un Danois, Niels Jensen sur un monoplan Clément-Bayard à moteur Clerget 60 ch et un Allemand, Constant Schemmel, sur un monoplan Ruchonnet. C'est la première fois que des pilotes étrangers s'aventurent dans cette discipline qui prend soudain un relief européen.

Du 10 juin au 2 juillet 1913, sur un Morane-Saulnier C (monoplace) de série à moteur 80 ch,

La Coupe Pommery (1909-1913)



Brindejonec se lance sur le Circuit des Capitales d'Europe, un périple de 5 400 kilomètres effectués en 23 jours. Il s'est fixé comme objectif de voler d'un point à un autre, par tous les temps, sur un parcours non préparé, se posant sur des terrains inconnus, traversant les mers en ligne droite (Manche, mer du Nord, Baltique).



Moteur Clerget 7Y de 60 ch (1913). (Collection M-H Clerget).

Décollant de Villacoublay le 10 juin à 3 h 57, Brindejonec se pose à 6 h 45 en Allemagne pour ravitailler, repart à 8 h 55 pour atterrir à Johannistal (Berlin) à 11 heures. Il repart à 13 h 18 et grâce à un fort vent d'ouest (35 m/s), pratiquement une tempête, il arrive à 17 h 15 à Varsovie en Pologne, parcourant dans la journée, seul à bord de son avion 1 360 kilomètres en 13 heures 18, à une vitesse moyenne avec les arrêts de 102,500 km/h, en volant souvent à une vitesse effective de 170 km/h ! Il s'octroie du même coup provisoirement la *Coupe Pommery* pour son vol de 1 440 km de Paris à Varsovie (record homologué à 1 382 km en ligne droite).

La tempête le cloue au sol cinq jours. Il repart le 15 juin pour Saint-Petersbourg en Russie, mais doit se poser plusieurs fois. A Dvinsk en Lettonie, il casse une roue. Le 17 juin, il repart et retourne à Saint-Petersbourg (450 km). Le 23 juin, il décolle pour Stockholm, ayant survolé la mer du Nord sur 300 kilomètres. Il est le premier pilote étranger à survoler la Suède : le 25 juin, Brindejonec vole de Stockholm à Copenhague au Danemark (600 km). A chaque escale, il est accueilli comme un héros. Le 1er juillet, malgré le vent et la pluie, il vole de Copenhague à La Haye aux Pays-Bas (700 km), puis il rejoint Cambrai (Nord) au compas par une visibilité nulle. De Compiègne (Oise), il atteint Villacoublay le 2 juillet où il est accueilli triomphalement et avec les honneurs. Le moteur Gnome a tenu plus de cent heures, sans défaillir. Comme le soulignent les journalistes, Brindejonec a

plus souvent été en l'air qu'au sol. Cette performance lui vaut la Légion d'honneur - il est alors le plus jeune décoré de France - et la médaille d'or de l'Aéro-Club de France.

En juillet, Jensen bat le record mondial de la plus grande distance de vol sans escale en volant de Valenciennes à Peterswald en Autriche, soit une distance de 750 kilomètres. C'est aussi la plus longue étape jamais accomplie dans le cadre officiel de la *Coupe Pommery*.



Guillaux, déclaré vainqueur de la première manche de la Coupe Pommery 1913, est d'abord salué par la presse. (*La Vie au Grand Air* n° 763 du 3 mai 1913). Ensuite, il est déclassé et interdit de compétitions pour dix ans.

Le 10 août, Augustin Seguin (frère de Louis et Laurent Seguin, créateurs des moteurs Gnome) tente d'égaliser Brindejonec en volant 15 heures avec un arrêt de 30 mn entre Biarritz et Buc, et de Buc à Brême (Allemagne), soit 1 350 km, mais on lui tranche ses heures de nuit ¹.

Le 12 août, Brindejonec tient l'air sur 1 000 kilomètres dans le trajet Marseille (Bouches-du-Rhône) - Dinard (Ille-et-Vilaine) en passant par Albi (Tarn) et Poitiers. Le 1er septembre, il vole de Dinard à Deauville (Calvados), puis gagne Nantes, Royan (Charente-Maritime), Agen (Lot-et-Garonne), soit 845 kilomètres.

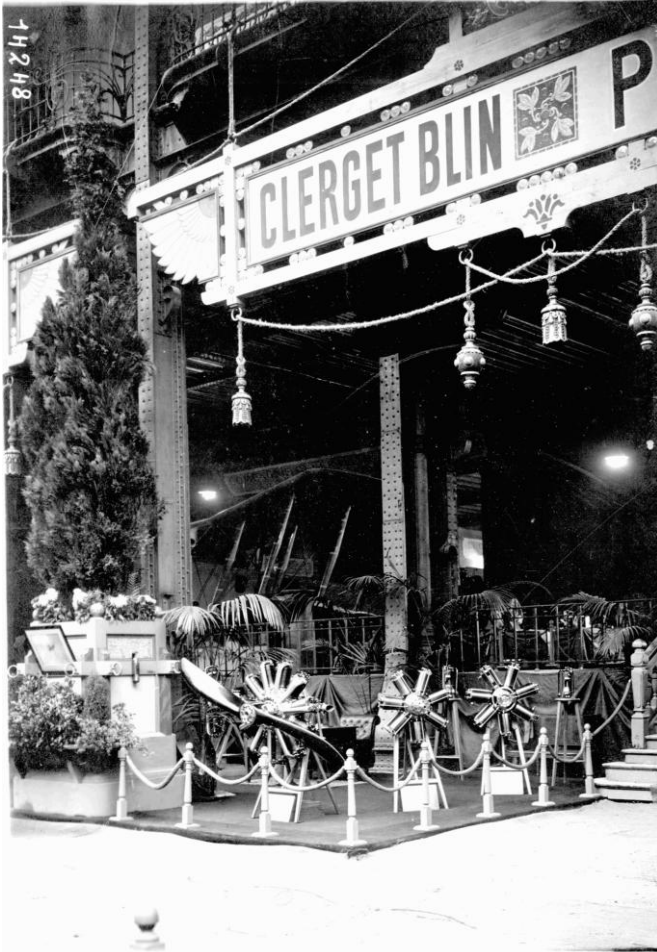
Du 27 au 29 septembre, Brindejonec dispute à Reims la Coupe Gordon-Bennett de vitesse avec

1. Le 13 octobre, Augustin Seguin réalisera sur son Farman-Gnome un vol sur 1 021 km, record du monde de distance homologué par la F.A.I.

La Coupe Pommery (1909-1913)



un Morane-Saulnier type G à moteur 160 ch : il est le plus rapide et parcourt les 30 kilomètres en moins de 15 minutes ! Le 23 décembre 1913, Brindejonc reçoit une autre décoration : la médaille de l'Académie des sports.



Le stand Clerget-Blin au Salon de l'aéronautique au Grand Palais à Paris, en décembre 1913, fait encore mention de la victoire de Guillaux dans la Coupe Pommery. (Collection M-H Clerget).

Dans le cadre de la *Coupe Pommery*, Guillaux affirme avoir parcouru 1 253 kilomètres dans la journée entre Biarritz et Kollum en Hollande, avec une halte à Bordeaux, une seconde à Villacoublay et une troisième à Ath en Belgique. Clerget et Blin sont extrêmement satisfaits car Guillaux dispose du nouveau moteur de 60 ch et dispute cette coupe aux pilotes d'usine Morane-Saulnier, Brindejonc et Garros, équipés des meilleurs moteurs Gnome de 80 ch. Seulement, les commissaires de l'Aéro-Club de France ont les pires difficultés à enregistrer ce genre d'épreuve. La coupe lui est attribuée, mais ses concurrents contestent ce résultat : Guillaux aurait dû voler à plus de 140 km/h, ce qui semble impossible avec le matériel dont il dispose (moteur Clerget de 60 ch).

La coupe Pommery qui lui est attribuée dans un premier temps est annulée. Excellent pilote

professionnel, casse-cou et auteur de figures aériennes difficiles (pour l'époque), boucles, loopings, Guillaux sombre dans l'oubli : il est interdit de compétitions pour dix ans. Et la Coupe Pommery est totalement discréditée. On n'entendra plus jamais parler d'elle.

Brindejonc a été spolié d'une belle victoire, mais au moment des faits, il a d'autres obligations à satisfaire : il doit effectuer les trois années de son service militaire, qui malheureusement sera suivi par la guerre où il trouvera la mort.



L'excellent (mais peu scrupuleux) aviateur Maurice Guillaux dans ses oeuvres, à Reims aux commandes de son Morane-Saulnier. (L'Illustration).

