

1. - Annonce et organisation

Le 10 janvier 1910, la Fédération Aéronautique Internationale (F.A.I.) publie une liste de vingt grands meetings **internationaux**:

- 1. Héliopolis (Egypte), du 6 au 13 février (212 000 francs de prix),
- 2. Biarritz, du 2 au 10 avril (200 000 francs),
- 3. Cannes, du 3 au 10 avril (80 000 francs au 10 janvier),
- 4. Nice (250 000 francs) du 15 au 25 avril,
- 5. Croix-d'Hins (Bordeaux), du 7 au 9 mai (40 000 francs),
- 6. Lyon, du 14 au 22 mai (150 000 francs),
- 7. Berlin (Allemagne, 10 000 livres) du 10 au 16 mai,
- 8. Verone (Italie, 210 000 francs proposés le 15 janvier 1910), du 20 au 30 mai,
- 9. Buda-Pest (Hongrie, 600 000 francs de primes offertes le 15 janvier 1910) du 5 au 15 juin,
- 10. Saint-Petersbourg (Russie), du 18 au 24 juin (sans exclusivité, on dirait Open aujourd'hui),
- 11. Reims (200 000 francs), du 28 juin au 10 juillet.
- 12. GP of Great-Britain à Bournemouth, du 11 au 16 juillet,
- 13. Juvisy (Port-Aviation, prix de l'Aéro-Club de France, 200 000 francs), du 14 au 24 juillet,
- 14. Bruxelles (Belgique, 200 000 francs), du 14 juillet au 4 août,
- 15. Lanark (Ecosse), du 6 au 13 août,
- 16. Deauville (240 000 francs), du 25 août au 4 septembre,
- 17. Bordeaux (Beau-Désert, la grande semaine de l'Automobile-Club de France, 200 000 francs), du 8 au 18 septembre,
- 18. Milan (Italie), du 24 septembre au 3 octobre,
- 19. New York (Belmont Park), du 18 octobre au 2 novembre,
- 20. La Coupe de Grande-Bretagne d'aviation, du 26 octobre au 2 novembre.

Reims fait donc partie des grandes épreuves internationales de 1910, après le triomphe de la première Grande Semaine d'aviation de la Champagne (22 au 29 août 1909). La seconde édition se déroule sur la même piste de Bétheny, du 3 au 10 juillet 1910, les essais commencent le 28 juin. Avancée de six semaines par rapport à 1909, la date est bien choisie, après Budapest et Rouen et avant Bournemouth et Lille et surtout en dehors des dates du nouveau Circuit de l'Est.

Les pilotes français qui veulent participer aux meetings aériens en 1910 doivent s'inscrire auprès de la Commission Aérienne Mixte, composée des délégués des grandes organisations chargées des meetings précédemment, l'Aéro-Club de France, la Ligue Nationale Aérienne, la Chambre Syndicale des Industries Aéronautiques et l'Automobile-Club de France. C'est la seule exigence des organisateurs de Reims : faire partie d'un aéro-club national. Les assureurs, eux, demandent 200 francs par appareil quand on possède le brevet de pilote d'aéroplane, 20 000 francs (le prix de la machine) quand le concurrent ne le possède pas. Le brevet est de fait devenu obligatoire.



Affiche de la seconde grande semaine d'aviation de Reims, 1910 signée Harald. (MAE).

Les épreuves sont classiques : prix de la hauteur disputé chaque jour (huit épreuves sur l'ensemble du meeting), prix quotidien de la vitesse sur un tour de piste (5 Km, huit épreuves), prix de la vitesse sur 10 Km, prix de la distance (huit épreuves), prix de la totalisation des distances. L'ensemble des primes versées s'élève à 200 000 francs-or (250 000 selon l'affiche), une somme très importante.

2. – Les concurrents

Les organisateurs enregistrent en avril un nombre record de participants avec une débauche de moyens matériels : soixante pilotes, soixante-quinze aéroplanes (67 sont présents aux essais), cent trente-cinq moteurs et deux cents hélices! Comme à son habitude, le président de la République française Armand Fallières est là, une place lui étant désormais attribuée dans la tribune.

Certains meetings aériens se déroulent dans une atmosphère bon-enfant, d'autres sont tellement disputés que le public sent sur la piste et dans les stands une véritable tension. Le meeting de Reims 1910 fait partie de cette seconde catégorie : important par son enjeu, les primes, il oppose des sportifs venus de toute l'Europe, attire les aviateurs militaires dont trois sont présents. On sent clairement sous-jacente la lutte commerciale et industrielle entre les diverses marques et les motoristes, nombreux venus à l'aviation.

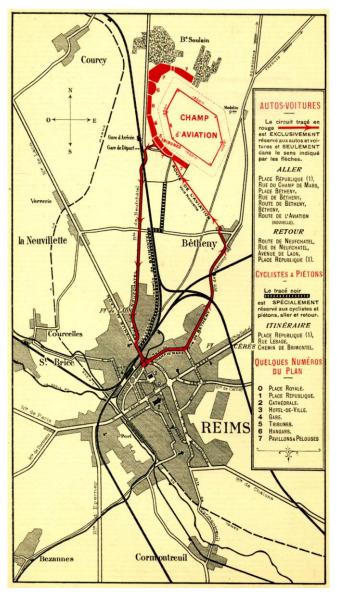
| N° | Pilote | Aéroplane | Moteur |
|----|-------------------|---------------|-------------------|
| 1 | W De Mumm (D) | Antoinette | Antoinette 55 ch |
| 2 | W De Mumm (D) | Antoinette | ENV 60 ch |
| 3 | L Bathiat | Breguet | Gnome 50 ch |
| 4 | E Bunau-Varilla | Voisin sp | Gobron-Brillié 55 |
| 5 | M Efimoff | Voisin sp | ENV 60 ch |
| 5 | M Efimoff | Farman | Gnome 50 ch |
| 6 | M Efimoff | Sommer | Gnome 50 ch |
| 7 | R Sommer | Sommer sp | Gnome 50 ch |
| 8 | L Verstraeten (B) | Sommer | Gnome 50 ch |
| 9 | André Bouvier | Sommer | Gnome 50 ch |
| 10 | Van den Born (B) | Farman | Gnome 100 ch |
| 11 | J Christiaens (B) | Farman | Gnome 50 ch |
| 12 | J Fischer (B) | Farman | ENV 60 ch |
| 13 | J Balsan | Blériot XIbis | Labor-Pick. 70 ch |
| 13 | J Balsan | Blériot XIbis | Gnome 50 ch |
| 14 | A Leblanc | Blériot XIbis | Gnome 100 ch |
| 15 | J. de Lesseps | Blériot XI-2 | Darracq 30 ch |
| 16 | Ch de Lambert | Wright | B-Marre 35 ch |
| 17 | Ch de Lambert | Wright | B-Marre 25 ch |
| 18 | R Gasnier | Wright | B-Marre 35 ch |
| 19 | J Dufour | Voisin | Labor-P. 70 ch |
| 20 | H Pecquet | Sanchez-B. | ENV 60 ch |
| 21 | H Pecquet | Sanchez-B. | ENV 60 ch |
| 22 | H Pecquet | Sanchez-B. | ENV 60 ch |
| 23 | N Kinet (B) | Farman | Gnome 50 ch |
| 24 | P. Hesne | Breguet | Gnome 50 ch |
| 25 | L Wagner | Hanriot | Darracq 35 ch |
| 25 | L Wagner | Hanriot | Clerget 50 ch |
| 25 | L Wagner | Hanriot | Clerget 100 ch |
| 26 | M Hanriot | Hanriot | Clerget 50 ch |
| 27 | R Martinet | Farman | Gnome 50 ch |
| 28 | H Jullerot | Farman | ENV 60 ch |
| 28 | H Jullerot | Farman sp | ENV 60 ch |
| 29 | H Latham | Antoinette | Antoinette 55 ch |
| 30 | R Labouchère | Antoinette | Antoinette 55 ch |
| 31 | R Thomas | Antoinette | Antoinette 50 ch |
| 32 | Ch Wächter | Antoinette | Antoinette 50 ch |
| 33 | E Dubonnet | Tellier | Panhard 45 ch |
| 34 | A Crochon | Sommer | Gnome 50 ch |

| 0.5 | Ir. 1 | | C 50.1 |
|----------|-------------------|---------------|------------------|
| 35 | E. Ladougne | Goupy | Gnome 50 ch |
| 36 | A Leblanc | Blériot XIbis | Gnome 50 ch |
| 38 | J Bielovucic | Voisin | ENV 60 ch |
| 38 | J. Biélovucic | Sanchez-B. | ENV 60 ch |
| 39 | A De Ridder (B) | Voisin sp | ENV 60 ch |
| 40 | H Brégi | Voisin sp | Gnome 50 ch |
| 41 | R Métrot | Voisin sp | ENV 60 ch |
| 42 | L Cheuret | Farman | ENV 60 ch |
| 43 | G Legagneux | Sommer | Gnome 50 ch |
| 44 | LtCammermann | Farman | Gnome 50 ch |
| 44 | LtCammermann | Savary | ENV 60 ch |
| 45 | André Frey | Savary | ENV 60 ch |
| 46 | Bru. de Laborie | Savary | ENV 60 ch |
| 47 | Lindpaintner | Sommer | Gnome 50 ch |
| 48 | E. Nieuport | Nieuport SA | Anzani 50 ch |
| 49 | A Niel | Nieuport SA | Darracq 35 ch |
| 50 | M Noguès | Nieuport SA | Darracq 25 ch |
| 51 | L Morane | Blériot XIbis | Anzani 60 ch |
| 52 | L Morane | Blériot XI-2 | Gnome 100 ch |
| 53 | E Aubrun | Blériot XI-2 | Gnome 50 ch |
| 54 | G Cattaneo (I) | Blériot XIbis | Gnome 50 ch |
| 55 | J Mamet | Blériot XI-2 | Gnome 50 ch |
| 56 | J Olieslagers (B) | Blériot XI-2 | Anzani 60 ch |
| 57 | Jean Daillens | Sommer | Gnome 50 ch |
| 58 | Weymann (US) | Farman | Gnome 50 ch |
| 59 | R de Laroche | Voisin | ENV 60 ch |
| 60 | Alfred Frey (D) | Farman | Gnome 50 ch |
| 61 | De Petrowsky | Sommer | Gnome 50 ch |
| 62 | M Colliex | Voisin sp | ENV 60 ch |
| 63 | A de Pischoff | Werner | Darracq 35 ch |
| 64 | Wiencziers | Antoinette | Antoinette 50 ch |
| 65 | Wiencziers | Albatros | Gnome 50 ch |
| 66 | F. Delétang | Hanriot | Grégoire 55 ch |
| 67 | F Delétang | Hanriot | Clerget 50 ch |
| 67 | F Delétang | Hanriot | Darracq 25 ch |
| 68 | M Tétard | Farman | ENV 60 ch |
| 69 | H Jullerot | Werner | ENV 60 ch |
| 70 | G Chavez | Farman | Gnome 50 ch |
| 71 | De Baeder (B) | Farman | Wolseley 60 ch |
| 72 | André Noël | Blériot XIbis | Anzani 35 ch |
| 73 | Cap A Etévé | Wright | B-Marre 35 ch |
| 74 | Lt Paul Acquiviva | Blériot XIbis | Gnome 50 ch |
| 75 | Lt Féquant | Farman | Gnome 50 ch |
| | P de Lesseps | Sommer | Gnome 50 ch |
| | E Aubrun | Deperdussin | Gnome 50 ch |
| | R Cordonnier | Hanriot | Clerget 50 ch |
| | G Dubreuil | Hanriot | Clerget 50 ch |
| | F Durafour | Hanriot | Darracq 25 ch |
| | X Martin | Hanriot | Clerget 50 ch |
| | M Valentin | Hanriot | Clerget 50 ch |
| | N Vasseur | Hanriot | Darracq 25 ch |
| | R Vidart | Deperdussin | Gnome 50 ch |
| | B Dickson | Farman | Gnome 50 ch |
| - | L Gaudart | Voisin | ENV 60 ch |
| - | Lindpaintner | Voisin | Antoinette 50 ch |
| | G P Kuller (NL) | | Antoinette 50 ch |
| | G I Kuner (INL) | Antoinette | ATROHIERTE 30 CI |

Concurrents du meeting de Reims 1910. Ceux dont les noms sont en gras disputent les éliminatoires de la Coupe Gordon-Bennett. (Source : la Revue Aérienne 1910).

La lutte s'annonce serrée entre les biplans, désormais familiers des spectateurs, et les nouveaux monoplans, allégés, sur-motorisés, configurés pour la vitesse.

Les cent-cinquante journalistes présents notent l'apparition des nouveaux Blériot XI-bis et XI-2 de vitesse, des Farman, Sommer et Voisin de course (désignés « sp » pour « sport »), du premier monoplan Nieuport, piloté par Albert Niel (brevet de pilote d'aéroplane n° 104) qui dispose, comme un certain nombre de privilégiés, de deux avions : un monoplan à 5-cyl Anzani de 50 ch pour les épreuves de vitesse et un second monoplan à moteur Darracq 2-cyl de 25 ch pour l'endurance. Dans ces dernières épreuves, des réservoirs supplémentaires sont montés sur les machines.



Plan du site de Reims 1910, catalogue de l'exposition.

C'est la nouveauté de l'année: les marques engagent plusieurs appareils, l'un généralement configuré pour la vitesse et l'autre pour l'endurance. Certains disposent pour chaque machine de plusieurs moteurs. On assiste à une escalade dans les moyens. A cette époque, aucun constructeur n'est lié véritablement à un motoriste, c'est pourquoi ils fournissent autant de moteurs.

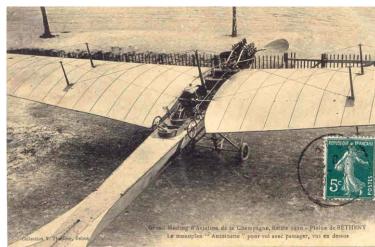
Chez Antoinette

Huit machines sont à Bétheny, quatre avec l'habituel moteur V8 Antoinette de 45/50 ch, quatre avec des moteurs plus puissants: de Mumm, Latham et Labouchère disposent de moteurs gonflés à 55/60 ch, et un moteur ENV de course a été monté par Walter de Mumm aux essais. Sur plusieurs machines, les châssis et les ailes sont de construction plus légère, par réduction de la section des longerons et remplacement du revêtement par une toile plus légère. L'empennage a été renforcé et sa forme modifiée. Cet allègement va causer la mort du pilote Charles Wächter.



Les monoplans Antoinette à Reims en 1910. (Carte postale ancienne).

Les appareils n° 29 (Hubert Latham) et 30 (René Labouchère) montent une hélice Chauvière en bois, le n° 31 (René Thomas) conserve sa bipale Antoinette métallique avec laquelle toutefois le champion automobile est nettement plus lent que ses équipiers.



Monoplan Antoinette prêt pour un vol avec passager, de Mumm aux commandes. (Carte postale ancienne).

Biplans Breguet-Gnome n° 3 et n° 24

Le constructeur de Douai aligne pour Léon Bathiat (n° 3) et le jeune Paul Hesne (natif de Reims, machine n° 24) deux biplans à moteur 7-cyl Gnome rotatif de 50 ch bien capotés (le rotatif crache de l'huile chaude) en lieu et place du V8 Renault vu début 1910.

La cellule ne comprend que quatre montants métalliques carénés par des larges surfaces de 15 cm entoilées. La dérive est couplée à la roue avant par le palonnier pour la conduite au sol ; le gouvernail de profondeur arrière est raccordé à la partie inclinable du plan supérieur de voilure. Les roues sont recouvertes de toile pour diminuer la résistance à l'avancement. Le bord d'attaque des ailes est recouvert de métal.

L'hélice Breguet est une tripale métallique (brevetée) avec des ressorts de rappel pour le pas, très élevé, le régime de rotation peu élevé, suite au montage d'un réducteur. Les observateurs notent que cette hélice est très bruyante.



Biplan Breguet n° 3 vu à Reims en juillet 1910. (MAE).



Le Breguet de Léon Bathiat à Reims avait abandonné le moteur Renault au profit d'un Gnome. (Carte postale ancienne).

Appareils Voisin

Pas moins de onze biplans sont là pour les clients de la marque, avec quatre types de moteurs différents. Les Voisin à moteur V8 60 ch ENV classiques sont pilotés par le Russe breveté en France Michel Efimoff (machine n° 5), le Péruvien breveté en France Jean Bielovucic (appareil n° 38) et la machine de la baronne de la Roche (biplan n° 59) est un antique modèle 1909.



Publicité des moteurs Labor, janvier 1911 (L'Aérophile).

Les biplans allégées (475 kg) sont confiées au Belge de Ridder (Voisin n° 39), Henri Brégi (Voisin n° 40), René Métrot (Voisin n° 41) et Maurice Colliex (n° 62). Réalisé entièrement en tubes d'acier légers, le nouveau biplan de Billancourt ressemble au Voisin de 1909 en bois, avec les modifications visibles suivantes : les cloisons verticales ont disparu, la queue cellulaire est remplacée par une queue type Farman, les ailes comportent des ailerons.

Sur le n° 19 que pilote Jean Dufour est monté le puissant 4-cyl de 70 ch Labor-Picker et Etienne Bunau-Varilla sur le n° 4 en hérite pour la course de vitesse. L'hélice Voisin en métal en longues pales étroites est encore utilisée. Henri Brégi a monté un Gnome de 50 ch et une Chauvière classique.



Les tribunes de Bétheny le 3 juillet 1910. (Carte postale ancienne).

Blériot-Aéronautique

Chez Blériot-aéronautique, Alfred Leblanc et Léon Morane ont chacun deux appareils et plusieurs moteurs. Avec Aubrun, Olieslagers et Cattaneo, ils pilotent des machines d'usine. André Noel, pilote privé, s'aligne sur un Blériot-XI Anzani 35 ch type traversée de la Manche 1909 de série. Le lieutenant Acquaviva pilote sa machine militaire.



Le monoplan biplace du pilote belge Olieslagers à Reims, juillet 1910. (MAE).

De Retour d'Argentine où il a effectué de nombreux vols dont un de nuit le 10 mars 1910, l'ex jockey (il est surtout ingénieur chimiste de formation) Emile Aubrun s'est inscrit dans tous les meetings de la saison avec un Blériot-Gnome¹.

Leblanc dispose de deux *Blériot XI-bis*, l'un à moteur 14-cyl Gnome de 100 ch (n° 14) pour la vitesse et l'autre (n° 36) à moteur Gnome de 50 ch pour l'endurance. Morane aligne un *Blériot XI-*2 (n° 52) à moteur Gnome de 50 ch ou 100 ch et sur le Blériot XI-bis (n° 51) un Anzani 60 ch.

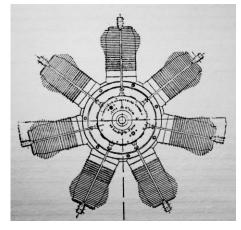
Les appareils n° 36 et 51 ont une aile au profil plat procurant la meilleure vitesse. Les monoplans n° 14 et 56 ont une aile au profil en creux adaptée aux records de distance. Les monoplans n° 53 (Aubrun) et n° 54 (Cattaneo) ont une courbure d'aile plus grande adaptée à l'endurance. De Lesseps (n° 15), Morane (n° 52), Aubrun (n° 53), Mamet (n° 55) et Olieslagers (n° 56) montent des biplaces.

Le train d'atterrissage des nouveaux biplaces Blériot XI-2 (depuis la sortie du *Blériot XI-2*, le type biplace *Blériot XII* n'est plus commercialisé) et monoplaces XI-bis 1910 est renforcé pour supporter les gros moteurs avec huit extenseurs aux deux jambes des atterrisseurs.

Les moteurs rotatifs Gnome sont placés sous un capotage en acier et une cloison en acier sépare le moteur du pilote qui ne peut voir que la cloche à huile. Les fuselages des biplaces sont entoilés jusqu'à la queue et les plans de profondeur sont de forme semi-circulaire et se partagent le même axe.



Les monoplans Blériot sur l'aire de départ, le 3 juillet 1910. (Carte postale ancienne).



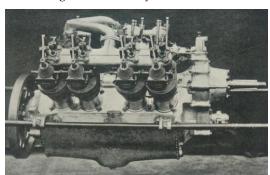
Le moteur rotatif Gnome 50 ch « Omega », présenté en décembre 1908 au Salon de l'aéronautique et qui a connu le succès après le premier meeting de Reims en 1909. (Snecma moteurs).

^{1.} En compagnie d'autres aviateurs français (Henri Péquet, Marcel Paillette, Henri Brégi et Valleton), Emile Aubrun et son mécanicien Armand Prévost furent invités à Buenos Aires par Jorge Newbery, président de l'Aéro-Club d'Argentine aux frais de la République d'Argentine qui voulait fêter ainsi le centenaire de son indépendance. Aubrun emportait avec lui ses deux monoplans Blériot. Possesseur du brevet de pilote français n° 21, il lui fut décerné le brevet n° 1 de pilote argentin.

Maison Farman

Chez Henry Farman, dont les ateliers sont situés à une courte distance de Bétheny plus au sud, Henri Jullerot (né à Reims, brevet n° 61) se voit confié un biplan « sport allégé » à moteur Gnome 50 ch et un second appareil type 1910 à moteur ENV de 60 ch.

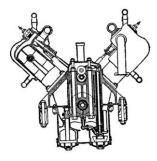
Ces deux moteurs équipent la quasi-totalité de la flotte des seize biplans Farman (il n'y a pas d'appareil Maurice Farman dans ce meeting), à l'exception du belge Charles van den Born qui a pris le risque de monter un 14-cyl Gnome de 100 ch et de son compatriote de Baeder qui a monté un gros V8 Wolseley de 60 ch.



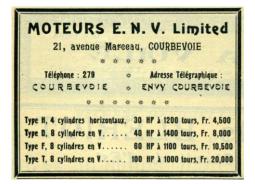
Le moteur Wolseley de 60 ch présenté en 1910. (L'Aérophile).

Jullerot est secondé par le jeune Charles T. Weymann (considéré comme Américain car né le 2 août 1889 à Port-au-Prince à Haïti, mais pilotant en France il a demandé et va obtenir la nationalité française). Le gros V8 ENV du Belge Christiaens actionne une hélice spéciale en bois avec des pales larges et au grand pas, 1,40 m.

Les lieutenants Cammermann et Féquant pilotent leur habituelle machine militaire.



Moteur ENV de 55/60 ch, fin 1909. (Société des Ingénieurs Civils de France).



Publicité pour les moteurs du Syndicat du moteur en V. (L'Aérophile janvier 1911).



Le Russe Michel Efimoff en plein vol sur son biplan Farman le 3 juillet 1910. (Carte postale ancienne).



Biplan H-Farman attribué à la deuxième grande semaine de l'aviation à Reims 1910. (Carte postale ancienne).



Publicité Sommer, 1910. (L'Aérophile).

Sanchez-Besa

Le richissime Chilien de Billancourt présente à Reims l'une de ses premières machines. Henri Pecquet dispose de trois biplans Sanchez-Besa préparés de manières différentes, vitesse, passagers, endurance, équipés du même moteur ENV de 60 ch.



José Sanchez-Besa (1879-1955).



Biplan Sommer-Gnome n° 7

Huit machines sont présentées à Reims, des classiques biplans à moteur Gnome. Le n° 7 piloté par son constructeur est d'un type nouveau, type 1910 « allégé ».

Le revêtement est plus léger, reçoit un nouvel

enduit, le plan inférieur est plus court, les ailerons, élargis, sont commandés par un nouveau système de levier.



Monoplan Hanriot vu à Reims en 1910. (Carte postale ancienne).

Monoplan Hanriot

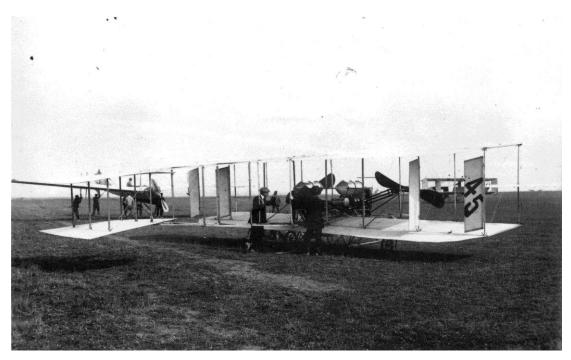
Neuf monoplans ont été livrés pour cette épreuve. Le pilote de course Louis Wagner dispose de machine usine (n° 25). Il peut choisir entre trois moteurs, le bicylindre Darracq 35 ch et les 4-cyl Clerget de 50 ch et 100 ch. Fernand Delétang (n° 66) a le chois entre le 4-cyl Clerget 50 ch (n° 67) et un Grégoire-Gyp de 55 ch (n° 66). Robert Cordonnier monte un Darracq 25 ch.

Le fuselage et la voilure du monoplan Hanriot rappelle l'Antoinette, en plus petit en sans dièdre. Les roues sont jumelées, comme le Sommer. Les commandes de vol se font par des leviers. Celui de droite agit sur la profondeur, celui de gauche sur les ailes (gauchissement). Un palonnier agit sur la direction.

Le moteur Clerget de 100 ch n'a pas été utilisé. Le 50 ch est très bruyant et le circuit de refroidissement en eau, trop juste, provoque une chauffe moteur.



Marcel Hanriot, sur monoplan Hanriot à moteur Clerget 50 ch, 1910. Il fut le plus jeune pilote d'Europe. (Collection Clerget).



Le biplan Savary n° 45 d'André Frey. Deux autres machines sont plus ou moins visibles derrière. (MAE).

Biplan Goupy n° 35

Le truculent Emile Ladougne pilote l'unique biplan Goupy n° 35. La nouvelle machine a ceci de remarquable que son plan supérieur avance de plusieurs dizaines de centimètres par rapport à la verticale du plan inférieur, l'entre-plan se réduisant à 1,20 m. Les ailes sont courtes (1,50 m) et leur construction semble sommaire. La queue, cellulaire, est de même forme que la voilure principale avec le gouvernail de direction placé au centre. Le moteur est un Gnome 50 ch.



Moteur 40 ch Panhard et Levassor, fin 1909. (L'Aérophile).

Monoplan Tellier n° 33

Emile Dubonnet pilote l'unique monoplan Tellier à moteur Panhard-Levassor n° 33. Il dispose de deux 4-cyl, un 30/35 ch avec une Chauvière de 2,60 m de diamètre et un nouveau 45/50 ch avec une Chauvière « intégrale » de 2,70 m de diamètre, mais le moteur n'a jamais fonctionné correctement durant le meeting.

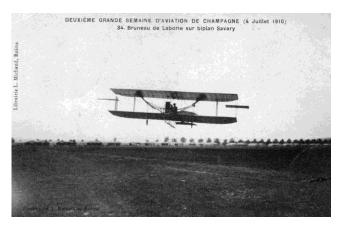
Le monoplan Tellier ressemble à un Blériot, le haubanage des ailes est plus épais. L'aile possède un profil plat, laissant entrevoir de belles performances, à condition de pouvoir faire fonctionner le moteur.

Biplan Savary

Savary présente à Reims trois biplans à moteur ENV de 60 ch, pilotés par le lieutenant Cammermann, André Frey et Emile Bruneau de Laborie. La nouvelle machine reprend la disposition générale des biplans Wright, avec un plan de profondeur à l'avant, un plan horizontal à l'arrière, deux hélices entraînées par des chaînes. La ressemblance s'arrête là. Un gros patin au centre porte les roues et les skis avant. Le moteur est monté sur le plan inférieur. Les ailes comportent des ailerons à leur extrémité et des plans mobiles d'entre plans pour la direction.

Pilotée par André Frey, la machine a effectué à Reims plusieurs petits vols, mais elle semble lourde et très lente.

La deuxième grande semaine d'aviation de la Champagne



Le pilote du biplan Savary Emile Bruneau de Laborie (brevet AéCF n° 67) en plein vol le 4 juillet 1910. (Carte postale ancienne).



Le timbre émis à l'occasion de la 2ème grande semaine d'aviation en Champagne reprend l'affiche du meeting. (Collection Clerget).

Le monoplan Nieuport de la Société Générale d'Aéro-Locomotion

Propulsé par un bicylindre Darracq de 24 ch, le monoplan n° 48 n° entre les mains d'Edouard Nieuport atteint des vitesses importantes. Aérodynamique, son fuselage est entoilé de la proue à la poupe, reposant sur un patin central portant deux ressorts souples aux extrémités desquels sont fixées les roues de petit diamètre. L'axe de l'hélice, piqueur sur les Blériot-Gnome, est monté cabreur ici.



Le monoplan Werner-de Pischoff n° 63 à moteur Darracq piloté par Alfred de Pischoff. (MAE).

Trois machines ont été préparées par la Société Générale d'Aéro-Locomotion pour Edouard Nieuport (breveté le 10 juin 1910, n° 105), Albert Niel (formé sur un biplan Voisin, breveté le 10 juin 1910 avec le n° 104) et le débutant Maurice Nogués (breveté le 21 juin 1910 avec le n° 114), deux à moteurs flat-two Darracq, la troisième à moteur Anzani 50 ch.



Elise Deroche (1884 ou 1886-1919), dite Raymonde, baronne de la Roche, première femme au monde à décrocher son brevet de pilote d'aéroplane (n° 36, le 8 mars 1910).



Machine attribuée à Lord Brabazon of Tara, portant le timbre-affiche de la Deuxième grande semaine de l'aviation à Reims 1910. (Carte postale ancienne).

3. – Les résultats

Le pesage et les contrôles des machines débute le mardi 28 juin et prend fin le samedi 2 juillet. Plusieurs machines et pilotes sont forfaits (voir tableau page 2).

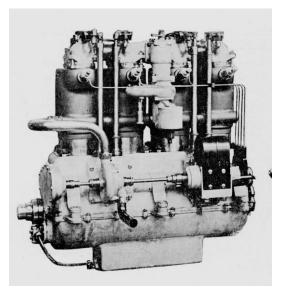


Timbre mis en vente à l'occasion du meeting de Reims 1910. (Collection Clerget).

Dimanche 3 juillet 1910

Au cours de la première journée du meeting, vingt-quatre aviateurs prennent l'air et réalisent des performances remarquées. Plus rien à voir avec la première journée de l'édition 1909. Le temps est beau et ensoleillé.

Léon Morane mène dans le prix de la hauteur (862 m) devant Latham (566 m), le classement entre ces deux hommes étant inverse dans le prix de la totalisation des hauteurs, Latham (1 464 m) devant Morane (832 m). Maurice Tétard est l'auteur du plus long vol (87,125 km) devant Olieslagers (75,250 km), tout deux en un peu plus d'une heure.



Moteur Clerget 50 ch, 1910. (Collection Clerget).

Cette première journée se termine tragiquement par la mort de l'aviateur Charles Wächter. Employé et pilote chez Levavasseur depuis sa première machine volante en 1903, Wächter se tue sur le nouveau monoplan Antoinette (rupture d'une aile).



Charles Wächrter en plein vol sur son Antoinette, le 3 juillet 1910. Dans quelques minutes, ce sera le drame. (Carte postale ancienne).



L'accident mortel de Charles-Louis Wächter à Reims en 1910, est encore du à une rupture d'aile. (Collection Clerget).

L'aviateur belge Daniel Kinet, directeur de l'école Farman à Mourmelon, se tuera le samedi 9 juillet à Gand en Belgique. Ces deux morts endeuillent tragiquement le meeting de Reims, si prometteur.

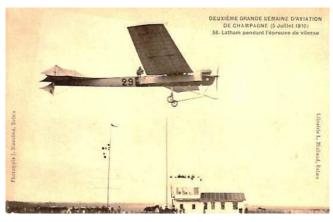
Le lundi 4 juillet

La seconde journée est celle des chutes, car sept aviateurs sont successivement tombés, détruisant leur machine, mais conservant la vie.

La pluie accueille les concurrents le matin, rafraîchissant les pelouses. Les aviateurs demeurent à l'abri des hangars. Quand la pluie cesse, les spectateurs assistent au rush hors des hangars. Vers 11 heures, tout le monde sort en même temps et vers midi on compte vingt-deux machines dans le ciel, certains suivant une autre machine sans précaution. C'est probablement la raison des chutes. Martinet, Bathiat, Frey, Cheuret, Thomas, Daillens et Weymann heurtent brutalement le sol, le premier s'en sort avec deux côtes enfoncées.



Hubert Latham (1883-1912), l'un des héros de l'année 1909. (L'Aérophile).



Le monoplan Antoinette de Latham pendant l'épreuve de vitesse. (Carte postale ancienne).



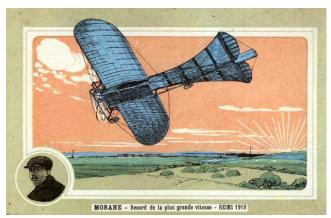
Le monoplan Nieuport n° 48 à Reims, juillet 1910. La machine, rapide avec le bicylindre Darracq, est très rapide avec le moteur Anzani de 50 ch. (MAE).

Léon Morane (moteur Gnome 100 ch) est le plus rapide sur un tour de piste (5 km abattus en 3 mn 15 s, nouveau record du monde de vitesse) et sur deux tours de piste (10 km abattus en 6 mn 48 s).

Latham sur son Antoinette n° 29 qui semble docile et facile à piloter en dépit de ses commandes bizarres, vole 105 km non-stop en 1 h 27 mn.



Léon Morane (1885-1918). (L'Aérophile).



Léon Morane dans le prix de vitesse. (Carte postale ancienne).

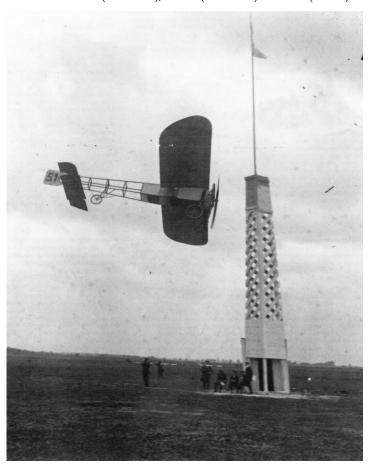
Mardi 5 juillet

Le troisième jour est le plus important au plan sportif puisque se déroulent les éliminatoires françaises de la Coupe Gordon-Bennett d'aviation. Les trois plus rapides sur 100 km seront qualifiés. Malheureusement, un fort vent de travers se manifeste au plus mauvais moment.

Une opposition fantastique entre Leblanc (Blériot-Gnome 100 ch), Latham et Labouchère (Antoinette 55 ch) tient les spectateurs en haleine. La course de Leblanc au milieu des rafales de vent est un morceau d'anthologie, une des plus belles jamais vues. Il établit le record du monde de vitesse pour les 50, 60, 70, 80, 90 et 100 km.

Dans les autres épreuves, les résultats du jour sont favorables à Léon Morane (moteur Gnome) qui remporte le prix de la hauteur (650 m) devant Latham (390 m) et la course des 20 km (en 13 mn 58 s) devant Latham (14 mn 58 s), Leblanc (15 mn 02 s) et Labouchère (15 mn 42 s). Ce dernier remporte le prix quotidien de la distance, avec 110 km, devant Latham et Olislagers (105 km). Le prix quotidien de la totalisation des distances va à Weymann (135,292 km) devant Latham, éternel second (130 km).

Avec le 14-cyl, Morane établit ce jour-là trois nouveaux records du monde de vitesse sur 5 km (3 mn 14 s), 10 km (6 mn 36 s) et 20 km (13 mn).



Léon Morane sur le Blériot XI Gnome de vitesse à Reims en 1910. (MAE).

Mercredi 6 juillet

Le public attend avec impatience la Coupe des Dames. Très suivie par la presse, cette Coupe met en concurrence la Française Elise Deroche sur Voisin à moteur ENV, la Belge Hélène Dutrieu sur un biplan Farman à moteur Gnome et Marthe Niel, trente ans, une débutante qui a appris à piloter à Mourmelon sur un monoplan Koechlin.



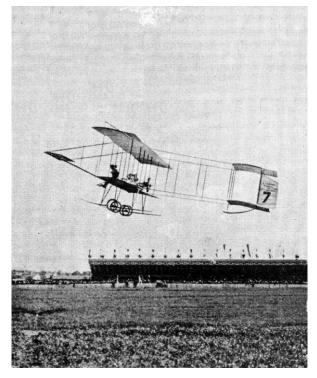
Hélène Dutrieu (1877-1961).



La tribune où le président de la République Armand Fallières prend place le 6 juillet 1910. (Carte postale ancienne).

Jeudi 7 juillet

Le 7 juillet, Morane (Blériot-Gnome) remporte le prix de vitesse sur 10 km (en 6 mn 46 s) devant Leblanc et Olieslagers (même matériel).



Louis Paulhan à bord du nouveau H-Farman Gnome « allégé » à Lyon, mai 1910. (L'Aérophile).

Vendredi 8 juillet

Echange de bons précédés, Leblanc (en 6 mn 33 s) bat Morane dans le prix de vitesse sur 10 km.

Dans la Coupe des dames, Elise Deroche s'élance la première, mais en plein vol, suivant un aéroplane de trop près, elle fait une chute terrible d'une hauteur de 60 mètres et se brise les jambes. Elle est transportée à l'hôpital, sa vie n'est pas en danger. La seconde aviatrice, Dutrieu, vole avec prudence et sera récompensée par l'obtention de son brevet de pilote après le meeting, le 23 août.



L'accident d'Elise Deroche, le 6 juillet 1910. (Carte postale ancienne).

Le prix du plus grand vol sans escale est remporté le 8 juillet par Olieslagers (Blériot-Gnome) devant Cattaneo (même matériel).

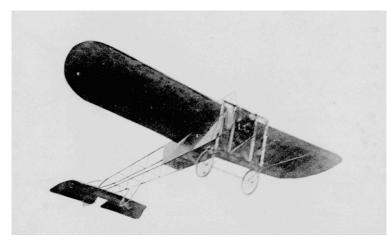


Latham revient de son voyage au-dessus de la ville de Reims. (Carte postale ancienne).

Samedi 9 juillet

Aux mains du jeune René Labouchère, 20 ans, breveté en avril 1910 (n° 86), un monoplan Antoinette à moteur 50 ch Antoinette bat le record du monde de distance au cours de la journée du samedi, avec 340 kilomètres parcourus en 4 h 37 mn, mais ce record sera effacé par Jan Olieslagers le dimanche, pilotant un Blériot propulsé par un Gnome Oméga : le Belge parvient à couvrir 392,700 kilomètres.

Morane bat une nouvelle fois le record du monde sur 5 km en 2 mn 51 s.



Blériot XI à moteur Gnome piloté à Reims par Olieslagers. (Carte postale ancienne).



René Labouchère aux commandes du monoplan Antoinette, réalise un véritable exploit le 9 juillet 1910. (Carte postale ancienne).

Dimanche 10 juillet

Sur le même monoplan Blériot équipé du puissant 14 cylindres Gnome de 100 ch, Léon Morane décroche à Reims le 10 juillet au cours de la finale du prix de vitesse le très convoité record du monde de vitesse sur 20 km, avec 106,508 km/h². Il n'a mis que 12 mn 46 s pour abattre les quatre tours de la piste!

Au cours du même meeting, Henry Farman avec un biplan Farman à moteur Oméga donne son baptême de l'air à l'écrivain Anatole France.

Finalement, le prix de la totalisation des distances donne le classement suivant :

- 1. J. Olieslagers (Blériot-Gnome), 1 693 km en 19 h 15 mn (15 000 francs)
- 2. Ch. Weymann (Farman-Gnome), 1 254 km en 19 h 36 mn (8 000 francs)
- 3. J. Fischer (Farman-Gnome), 1 154 km en 17 h 01 mn (4 000 francs)
- 4. R. Labouchère (Antoinette), 1 154 km en 14 h 50 mn
- 5. H. Latham (Antoinette), 926 km
- 6. G. Legagneux (Sommer), 875 km
- 7. R. Thomas (Antoinette) 860 km
- 8. R. Lindpaintner (Sommer), 784 km
- 9. N. Kinet (Farman), 677 km
- 10. G. Cattaneo (Blériot), 586 km
- 11. M. Hanriot (Hanriot), 539 km.

Mamet (Blériot-Gnome) s'octroie le prix des passagers (92,750 km avec deux passagers) soit 5 000 francs.

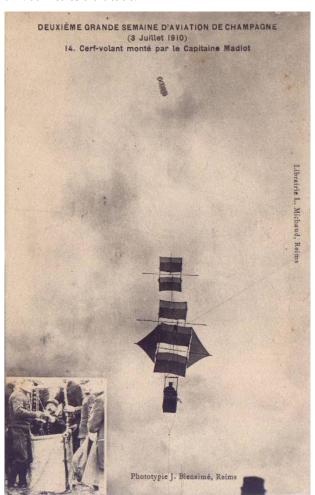


Le Blériot XI-2bis n° 53 piloté par Aubrun passe à pleine vitesse devant les tribunes. (MAE).

Le prix de Champagne (prix des constructeurs) est remporté par la société Antoinette (50 000 francs), devant Blériot, Farman et Sommer.

Le prix des dames est attribué à Mme de Laroche (5 000 francs) bien que sa chute l'ait empêchée de disputer l'épreuve.

Latham effectue plusieurs vols autour de la cathédrale et décroche le record d'altitude du meeting, qui est aussi le nouveau record du monde, avec sans doute plus de 2 000 mètres, mais ce record n'est homologué par les commissaires de l'Aéro-Club de France qu'à 1 384 mètres, ces derniers étant bien en peine de certifier « à vue » de telles altitudes sans l'aide d'un altimètre. Latham efface des tablettes le record de Brookins sur Wright, 1 335 mètres, établi à Indianapolis le 14 juin. Le pilote Wright reprendra son bien le 10 juillet à Atlantic City, avec une montée à 1 900 mètres d'altitude.

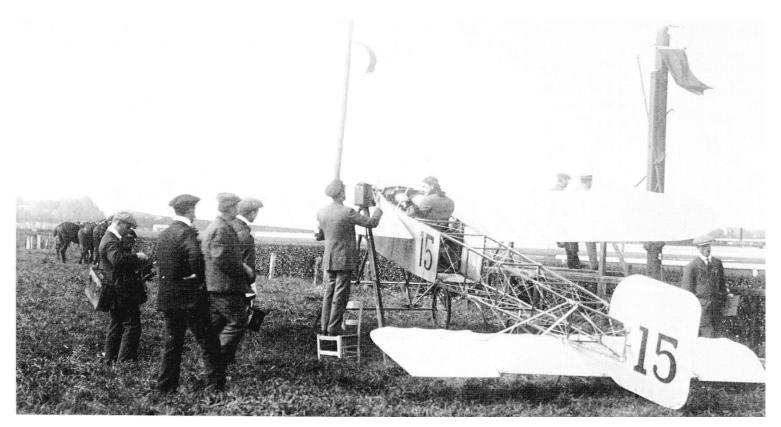


Démonstration d'une ascension de nacelle d'observation militaire tractée par un cerf-volant. La nacelle est montée par le capitaine Madiot. (Carte postale ancienne).

Léon Morane, Leblanc, Delétang, Wagner, Sommer, Jullerot et Marthe Niel disposent de deux aéroplanes chacun; Henri Péquet, lui, fait mieux: il dispose de trois machines. Les industriels ont investi beaucoup sur ce meeting, qui doit déclencher des commandes de la part de l'armée française.



Léon Morane à bord de son Blériot XI-2bis à moteur Gnome de 100 ch à Rouen en 1910. (Archives Blériot).



Léon Morane à bord de son Blériot XI à moteur Gnome de 100 ch à Deauville en 1910 a atteint 2 582 mètres d'altitude. (Archives Blériot).