



*Le 1^{er}
Grand
Prix de
l'Aéro-
Club
de France*

**Circuit
d'Anjou**

*16-17
juin
1912*

par Gérard Hartmann

Organisation de la course

La saison 1912 des meetings aériens et des grandes courses paraît totalement terne à côté de la saison précédente, celle de 1911, une année brillante mais unique, les grands meetings aériens se déroulant pendant une semaine et attirant les foules en masse ayant disparu. Les réunions populaires ont fait place à des grandes courses que le public, trop éloigné des machines volantes, ne peut que suivre de loin.

Dans ce contexte morose, le Grand Prix du Circuit d'Anjou, organisé par les frères René et Pierre Gasnier du Frêne¹, l'aéro-club d'Angers et l'Aéro-Club de France apparaît en juin 1912 comme une bouffée d'oxygène. Car depuis trois ans, l'Aéro-Club de France et l'Automobile-Club de France se disputent les mêmes spectateurs (qui paient leur entrée)².



Affiche officielle du circuit d'Anjou (1912). (Archives de Aéro-Club de France).

1. Fondateur de l'Aéro-Club de l'Ouest, président du Comité d'aviation d'Anjou, René Gasnier du Frêne (1874-1913) est un pionnier de la conquête de l'air à la fois comme aéronaute, constructeur d'aéroplane et comme pilote. Il effectua sa première ascension sur le *Phoebé* en 1904 comme passager et en 1905 comme pilote. Dans la coupe Gordon-Bennett aux Etats-Unis en octobre 1907 il parcourt 1 800 km en 38 heures sur la ballon *Anjou*. Il réalisa un aéroplane en 1908 avec lequel il effectua un premier vol en septembre. Brevet de pilote de l'Aéro-Club de France en poche (n° 39 obtenu le 8 mars 1910), il organisa la course Saumur – Angers en juin 1910 puis en 1912 la grande épreuve du circuit d'Anjou. Son frère Pierre est commissaire général de l'épreuve.
2. Exaspérés par les incessants changements dans la réglementation des courses imposées par le marquis de Dion, président de l'Automobile-Club de France, les concurrents et industriels ont boudé les Grand Prix entre 1909 et 1912, beaucoup de pilotes ayant choisi les épreuves aériennes, richement dotées.

Le Grand Prix d'aviation de l'Aéro-Club de France et du Circuit d'Anjou se court sur un triangle Angers – Cholet - Saumur - Angers long de 156 km à couvrir entre 9 heures du matin et 19 h 30 le soir, trois fois le dimanche 16 juin et quatre fois le lendemain, soit un total de 1100 km. Plus la charge enlevée est importante, plus le temps au tour est bonifié. Le 1^{er} arrivé empoche 50 000 francs, le 2^{ème} 20 000 francs, le 3^{ème} 15 000 francs, le 4^{ème} 10 000 francs, le 5^{ème} 5 000 francs. Le plus rapide sur les sept tours remporte le Grand Prix de vitesse (20 000 francs).

Contrairement à l'ensemble des épreuves de la saison, les membres de l'Aéro-Club de France ont voulu que les primes soient élevées pour attirer les concurrents : le total des primes s'élève à 100 000 francs, plus 20 000 francs pour la course de vitesse. Le contrôle de l'épreuve est évidemment assuré par les commissaires de l'Aéro-Club de France, Messieurs Georges Dubois Le Cour, Paul Rousseau et Etienne Giraud aux points stratégiques, assistés de commissaires sportifs suppléants, André Fournier et Jacques Ostheimer, plus un adjoint attaché au passage et au contrôle technique de chaque appareil.



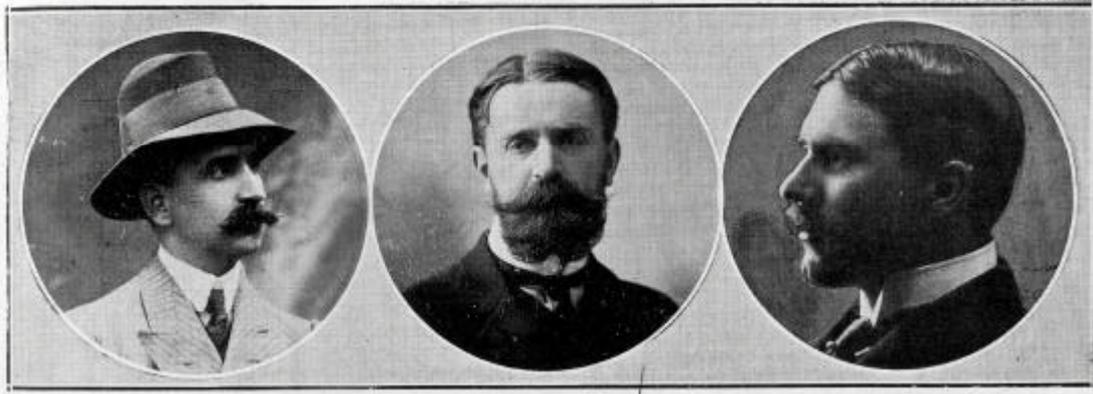
Le timbre émis à l'occasion de la course reprend l'illustration de l'affiche.

En dépit des primes annoncées, trente cinq inscriptions seulement sont enregistrées en mars 1912. Les très bons pilotes sont rares et c'est pourquoi le plateau est complété par quelques débutants qu'on voit mal sur une telle épreuve. Il est à noter que les aéroplanes sont inscrits par les constructeurs (qui financent les machines et leur logistique et touchent les primes) et non par les pilotes. Ceci explique peut-être cela.

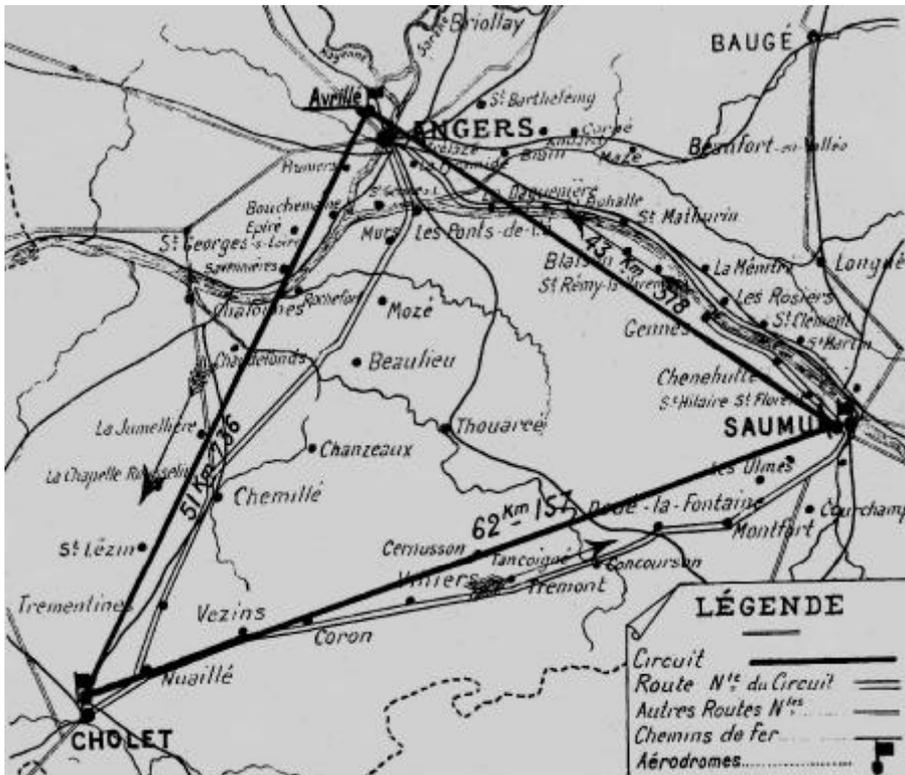
L'ordre des départs le 16 juin au matin est celui donné chaque deux minutes suivant un ordre établi par un tirage au sort effectué le 21 mai à Paris dans les locaux de l'Aéro-Club de France. Les lignes de départ et d'arrivée sont tracées sur les aérodromes d'Angers, de Cholet et de Saumur et doivent être franchies en vol et contournées par la droite, sous peine de disqualification.

Les moteurs des concurrents sont limités à 12 litres de cylindrée, ce qui exclut les 14-cyl Gnome, les contrôles des cotes étant effectués au laboratoire des Arts et Métiers d'Angers.

Le code de circulation est celui de la F.A.I. : quand un concurrent double un autre concurrent, il doit le faire par la droite. Quand deux concurrents se croisent (ce qui ne devrait pas se produire), ils le font par leur droite. Une distance de 50 m entre appareils est recommandée, de même qu'une altitude de 20 m de vol.



Les organisateurs du Circuit d'Anjou 1912 : Pierre Gasnier, à gauche, René Gasnier au centre et Julien Bessonneau à droite. L'Aérophile 15 juin 1912.



Les commissaires de piste du Circuit d'Anjou 1912 : de gauche à droite Etienne Giraud, Paul Rousseau, Georges Dubois Le Cour. L'Aérophile le 15 juin 1912.

Les concurrents

Privé de ceux-ci depuis 1909, l'Automobile-Club de France annonce en mai 1912 la reprise des Grand Prix de France. Les aviateurs professionnels et pilotes d'usine, certains encore tout auréolés de gloire pour leur audace dans les airs comme pour leur capacité à décrocher des commanditaires et donc des machines performantes, sont retournés provisoirement - définitivement pour certains - à l'automobile.

C'est le cas de Léon Molon (31 ans, breveté sur Blériot), grand animateur des courses de la saison passée et absent à Angers, de René Hanriot (45 ans, breveté sur un monoplan de sa marque) et dont le fils Marcel Hanriot a cédé le manche à André Frey sur un monoplan désormais animé par un moteur Gnome (et non plus Clerget-Clément-Bayard), de Louis Wagner (30 ans, breveté sur monoplan Hanriot) pourtant annoncé partant à Angers par *La Revue Aérienne* en mars 1912 sur un monoplan Hanriot, de Victor Rigal (33 ans, breveté sur Voisin), d'Arthur Duray (30 ans, trois fois champion du monde de vitesse, breveté en Belgique), de René Thomas (25 ans, brevet n° 116 sur Antoinette) et de Joseph Christiaens (33 ans, breveté en Belgique)³.



Publicité Bessonneau, Angers, janvier 1911.

Chez Morane-Saulnier, les cinq appareils partants sont des monoplaces confiés à Maurice Tabuteau, Léon Bedel et Marcel Brindejone des Moulinais, tous considérés comme des pilotes d'usine (moteurs Gnome 80 ch), Honoré de Lareinty-Tholozan et André Bobba considérés comme compétition-clients avec Louis Mouthier, Louis Léger et Léon Morane comme suppléants (Gnome 50 ch).

Chez Deperdussin, autre favori de l'épreuve, quatre appareils neufs créés spécialement par l'ingénieur Béchereau pour cette compétition sont au pesage, deux monoplaces et deux appareils à quatre places et sont confiés à l'expérimenté Jules Védrines, au jeune Maurice Prévost, au rapide René Vidart et à Guillaume Busson, le cinquième appareil étant écarté par les

organisateurs qui n'ont commandé à Bessonneau que 35 tentes-abris pour les machines, leurs mécaniciens et ateliers. L'infortuné Ehrmann a trouvé une machine pour la course chez Borel. Deperdussin dispose de huit moteurs neufs Gnome de 80 ch (7-cyl), une nouveauté.



Un monoplan de course Morane-Saulnier – Gnome au départ d'une course en 1911. Il faut rien moins que quatre hommes pour le retenir.

Chez Robert Esnault-Pelterie (REP), les trois monoplans d'usine à moteur REP 150 ch (triplance) et Gnome 80 ch (biplace et monoplace) sont confiées à Michel-Paul Molla (ex pilote Sommer), Alexandre Amerigo (ex pilote Sommer) et Marcel Granel (ex pilote Blériot), Astley étant suppléant.



Le rapide monoplan Hanriot-Pagny à moteur Gnome 70 ch d'André Frey (né à Tours), pilote Sommer 1911.

Chez Sommer, les deux monoplans de course (un monoplace et un biplace) devaient aller à Léon Bathiat et Albert Kimmerling, mais la mort de ce dernier le 9 juin modifie tous les plans établis. Bathiat prend le départ sur le n° 8, Verstraeten est privé de machine, et le biplan est confié au débutant Oliveres.

Chez Hanriot, l'absence de Louis Wagner, privé comme pilote usine en mars, bouleverse aussi les plans établis et les deux monoplans à moteur Gnome (un monoplace et un biplace) alignés au pesage sont confiées à André Frey et Jean Biélovucic, lequel est aussi pressenti (et annoncé) chez Voisin et De Marçay.

3. Après avoir disputé une fin de saison 1910 plus que modeste, René Thomas, a disputé en 1911 la Coupe du journal L'Auto à Boulogne-sur-Mer sur une Delage et se couvrir de gloire en remportant sur une Peugeot en 1913 à 27 ans la grande course d'Indianapolis.

Chez Breguet, les machines à deux plans et à cinq places vues au grand concours militaire de Reims 1911 sont confiées à René Moineau, pilote usine et au baron Debuissy, un débutant. L'une avec un V12 Renault de 90 ch, l'autre un Canton-Unné (Salmson) de 80 ch en étoile, seul moteur refroidi par eau du plateau.

n°	Pilote	Appareil	Moteur
1	J Védrières	Deperdussin	Gnome 80 ch
2	M Tabuteau	Morane-Saulnier	Gnome 50/80 ch
3	R Moineau	Breguet	Renault 90 ch
4	E Renaux	M Farman	Renault 90 ch
5	Debuissy	Breguet	Canton-Unné 80 ch
6	R Garros	Blériot	Gnome 50 ch
7	L Bedel	Morane-Saulnier	Gnome 50/80 ch
8	L Bathiat	Sommer	Gnome 80 ch
9	Kimmerling	Sommer	
10	M-P Molla	REP	REP 150 ch
11	M Brindejonec	Morane-Saulnier	Gnome 80 ch
12	L-Tholozan	Morane-Saulnier	Gnome 80 ch
13	A Gobé	Nieuport	Gnome 80 ch
14	A Frey	Hanriot	Gnome 50 ch
15	G Legagneux	Monoplan P Zens	Antoinette 50 ch
16	E Labouret	Astra	Renault 70 ch
17	Ehrmann	Deperdussin	Gnome 100 ch
17	Ehrmann	Borel	Gnome 70 ch
18	L Gaubert	Astra-Wright	Renault 90 ch
19	P Debrouette	Zodiac	Gnome 70 ch
20	G Espanet	Nieuport	Gnome 80 ch
21	A Fourny	M Farman	Renault 70 ch
22	M Prévost	Deperdussin	Gnome 80 ch
23	E Hélen	Nieuport	Gnome 80 ch
24	J Fischer	H Farman	Gnome 80 ch
25	M Allard	Caudron biplan	Anzani 100 ch
26	A Amerigo	REP	Gnome 80 ch
27	P Divétain	Ladougne	Anzani 70 ch
28	R Vidart	Deperdussin	Gnome 80 ch
29	R Bobba	Morane-Saulnier	Gnome 50 ch
30	Granel	REP	REP 75 ch
31	G Hamel	Blériot	Gnome 70 ch
32	Oliveres	Sommer	Anzani 60 ch
33	J Bielovucic	Voisin	Antoinette 60 ch
33	J Bielovucic	Hanriot	Gnome 70 ch
34	E Perreyon	Blériot	Gnome 70 ch
35	G Busson	Deperdussin	Gnome 80 ch

Les 35 concurrents. Biélovucic est inscrit sur deux machines et le cinquième Deperdussin, engagé sous le N° 36 a été éliminé. Inscrit sur deux machines, Ehrmann part sur Borel. Kimmerling s'est tué le 6 juin. Le monoplan Ladougne de Pierre Dévétain est encore appelé la «colombe ». En gras, les qualifiés. (La Revue Aérienne).



1. - Granel, 2. - Labouret, 3. - Fischer, 4. - Debuissy.



Le Nieuport d'Armand Gobé aux essais avant la course. (L'Aérophile).



Le monoplan de course Sommer de Léon Bathiat, non qualifié. (L'Aérophile).

Chez Caudron, l'unique appareil, un biplan à moteur 100 ch Anzani capable d'élever cinq hommes, est confié à Maurice Allard.

Chez Astra, les machines qui portent les numéros 16 et 18 en course - alors qu'elles ont été les premières inscrites dès janvier 1912 - offrent cinq places, sont propulsées par des V8 (70 ch) et V12 Renault (90 ch) et sont confiées à René Labouret et Louis Gaubert.

Chez Zodiac, l'unique biplan biplace à moteur Gnome 70 ch est attribué Pierre Debrouette, un débutant.



Le Borel biplace piloté par Ehrmann à Angers.

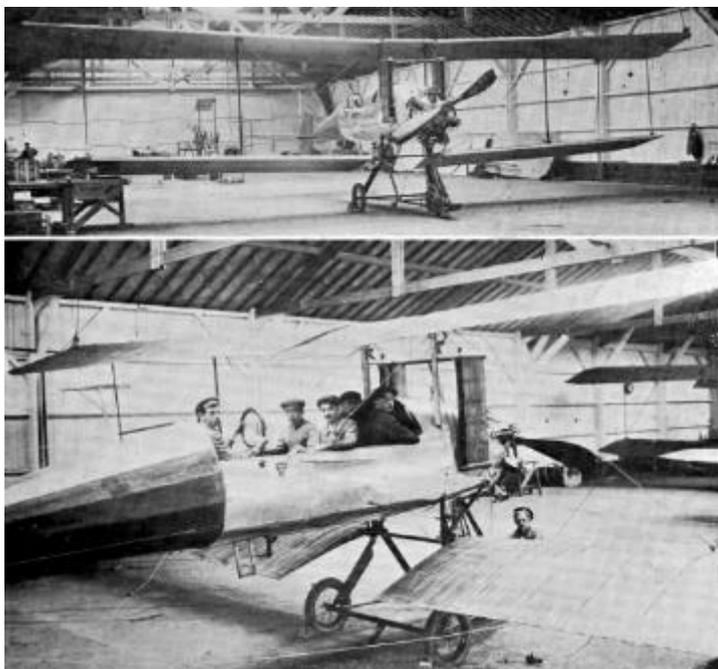
Chez Nieuport, les trois machines de course (un monoplace et deux machines à quatre places) sont pilotées par Armand Gobé, Gabriel Espanet et Emmanuel Hélen, trois « pointures ».



REP triplace du circuit d'Anjou 1912. (L'Aérophile).



1. – Tholosan, 2.- Oliveres, 3.- Espanet, 4.- Gaubert.



Préparation des Breguet pour le circuit d'Anjou. deux passagers sont assis à l'avant face à la route, deux autres derrière dos à la marche, le pilote étant encore derrière, privé de visibilité. (L'Aérophile).



Le biplan H-Farman vu au circuit d'Anjou possède une nacelle type M-Farman pour quatre hommes.



Le biplan M-Farman vu au Circuit d'Anjou est un classique M-F 7 biplace « long horn ».

Chez Farman, alors que les carnets de commande sont pleins et que Maurice Farman

produit des biplans Henry Farman pour aider son frère, le biplan H Farman à moteur Gnome 70 ch est forfait, et Jules Fischer est aux commandes de l'unique biplan n° 24 (quadriplace) à moteur Gnome 80 ch. Chez Maurice Farman, on retrouve les équipages habituels des grandes courses, Eugène Renaux sur le n° 4 (biplace) à moteur Renault 90 ch et Alexandre Fourny sur le n°21 à moteur Renault 70 ch.



Biplan Zodiac présenté au grand concours militaire de Reims en octobre 1911. (L'Aérophile).



Le biplan Zodiac présenté au Circuit d'Anjou ne diffère pas de celui vu à Reims en 1911.

Legagneux pilote le monoplan Paul Zens à moteur Gnome (n° 15).

Pierre Divétain pilote l'appareil n° 27, la « colombe » Ladougue, un monoplan biplace à moteur Anzani 70 ch, un 6-cyl en étoile fixe.

Verstraeten, Mesguich, Laugarot, Hanouille, Mouthier, Obre, Audemars, Béard et Grazioli ne participent pas à l'épreuve.

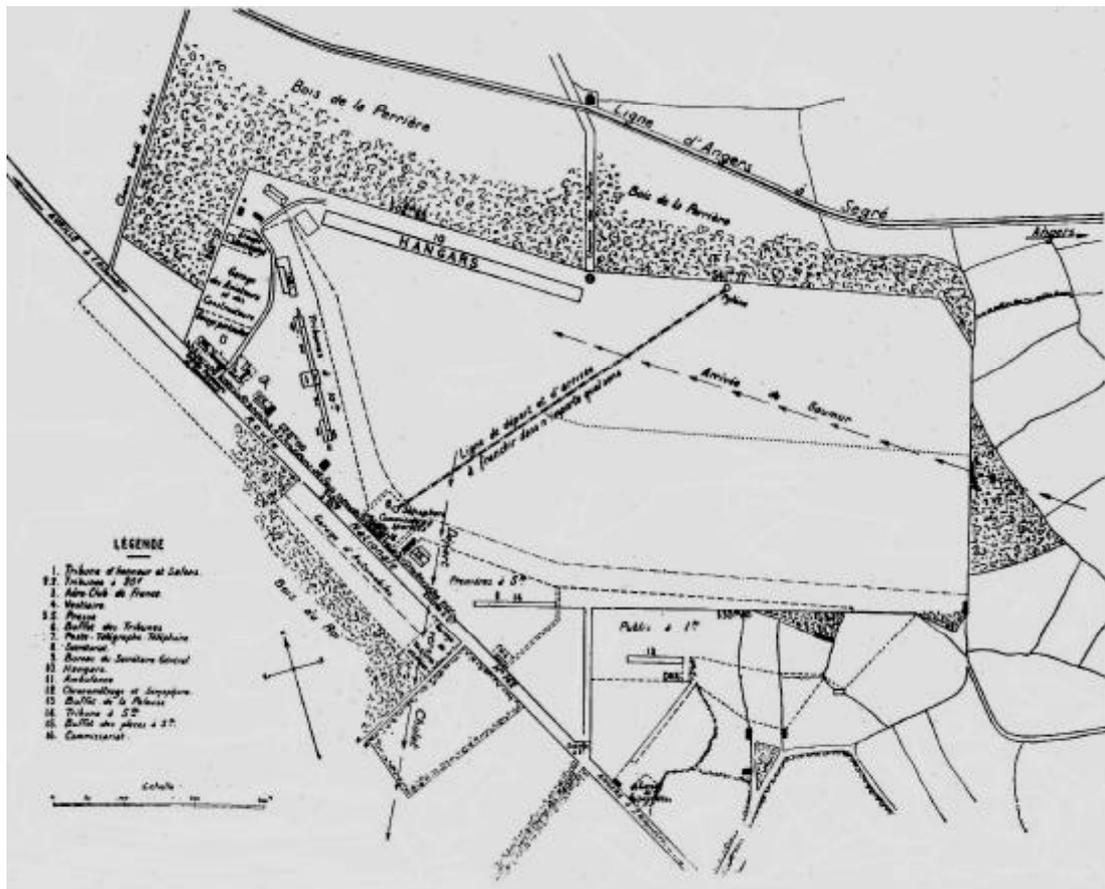


Le biplan Astra de Labouret vu au Circuit d'Anjou est semblable à la version du concours militaire 1911.

Enfin, chez Blériot, autre constructeur favori de l'épreuve, Leblanc a fait venir cinq monoplans dont trois participent à l'épreuve, un monoplacé et deux biplaces et neuf moteurs Gnome neufs. Les machines sont confiés à Roland Garros (n° 6) moteur 50 ch, Gustav Hamel (n° 31) et Edmond Perreyon (n° 34) le pilote d'essais Blériot choisi par Leblanc, ces derniers à moteur Gnome 80 ch dont la cylindrée est de 11,89 litres (plus gros cubage du plateau).

Concurrent	Long	Envergure	Surface	Ailerons ou Gauchissement	Poids à vide	Places	Moteur
Biplan Astra	10,60 m	12,30 m	48 m ²	Gauch	725 kg	5 tandem	Renault 90 ch
Biplan Astra	10,55 m	16,00 m	48 m ²	Gauch	725 kg	5 tandem	Renault 75 ch
Monop. Blériot	7,70 m	8,90 m	16 m ²	Gauch	240 kg	1	Gnome 50 ch
Monop. Blériot (2)	8,30 m	9,70 m	19 m ²	Gauch	320 kg	2 tandem	Gnome 80 ch
Monop. Borel	6,50 m	8,70 m	14 m ²	Gauch	280 kg	2 côte/côte	Gnome 70 ch
Biplan Breguet	9,15 m	13,70 m	52 m ²	Gauch	680 kg	5 dos/dos	Renault 90 ch
Biplan Breguet	9,15 m	13,70 m	52 m ²	Gauch	680 kg	5 côte/côte	Canton-Unné 80 ch
Biplan Caudron	8,30 m	15,00 m	42 m ²	Gauch	650 kg	5 dos/dos	Anzani 100 ch
Monop. Ladougue	7,10 m	8,60 m	16 m ²	Gauch	260 kg	2 tandem	Anzani 70 ch
Mon. Deperdussin (2)	5,65 m	7,85 m	13 m ²	Gauch	240 kg	1	Gnome 80 ch
Mon. Deperdussin (2)	7,60 m	12,50 m	25 m ²	Gauch	380 kg	4 côte/côte	Gnome 80 ch
Biplan H-Farman	9,00 m	13,50 m	50 m ²	Ailerons	360 kg	4 côte/côte	Gnome 80 ch
Biplan M-Farman	8,90 m	20,00 m	70 m ²	Ailerons	490 kg	2 tandem	Renault 70 ch
Biplan M-Farman	8,90 m	20,00 m	70 m ²	Ailerons	470 kg	2 tandem	Renault 90 ch
Monop. Hanriot	11,00 m	8,28 m	16 m ²	Gauch	350 kg	2 tandem	Gnome 70 ch
Monop. Hanriot	11,00 m	11,00 m	29 m ²	Gauch	275 kg	1	Gnome 70 ch
Morane-Saulnier (2)	8,95 m	11,00 m	14 m ²	Gauch	240 kg	1	Gnome 70 ch
Morane-Saulnier	7,60 m	9,12 m	14 m ²	Gauch	220 kg	1	Gnome 50 ch
Morane-Saulnier (2)	8,90 m	11,00 m	14 m ²	Gauch	275 kg	2 tandem	Gnome 80 ch
Monop. Nieuport	6,75 m	7,90 m	12 m ²	Gauch	230 kg	1	Gnome 80 ch
Monop. Nieuport (2)	8,00 m	12,25 m	24 m ²	Gauch	400 kg	4	Gnome 80 ch
Monop. REP	7,80 m	11,00 m	27 m ²	Gauch	550 kg	3 tandem	REP 150 ch
Monop. REP	6,70 m	9,00 m	18 m ²	Gauch	380 kg	2 tandem	Gnome 80 ch
Monop. REP	6,70 m	7,80 m	16 m ²	Gauch	350 kg	1	Gnome 80 ch
Monop. Sommer	5,60 m	7,00 m	13 m ²	Gauch	260 kg	1	Gnome 70 ch
Monop. Sommer	7,30 m	8,90 m	17 m ²	Gauch	270 kg	2 tandem	Gnome 70 ch
Biplan Sommer	15,50 m	15,50 m	50 m ²	Aileron	400 kg	3 tandem	Renault 90 ch
Monop. Zens	6,50 m	8,50 m	14 m ²	Gauch	260 kg	1	Gnome 70 ch
Biplan Zodiac	11,00 m	15,00 m	52 m ²	Gauch	600 kg	2 tandem	Gnome 70 ch

Caractéristiques des appareils au pesage à Angers début juin 1912. (L'Aérophile 15 juin 1912).



Organisation au terrain d'Angers Avillé lors du Circuit d'Anjou 1912. (L'Aérophile).

Les préparatifs

La bonification du temps en fonction de la charge, système imaginé par les commissaires de l'Aéro-Club de France et les organisateurs pour « égaliser les chances » pénalise les rapides monoplans monoplaces dont les temps au tour sont approchés par les lourds biplans à cinq places. Quand une machine enlève 75 kg de charge sur un tour, on la crédite de 6 % de bonus sur son temps au tour. Une machine enlevant cinq hommes à 80 km/h sur un tour se voit offrir un temps égal à un monoplan monoplace qui volerait à 200 km/h.



Blériot produit son type XI en série en version monoplace (type XIIIbis), biplace (type XI-2bis) et triplace (type XI-3bis).

Le samedi avant la course, on compte au pesage onze monoplaces, hyper-légers et très fortement motorisés (compte tenu de la limitation de cylindrée), dix biplaces, deux triplaces, cinq quadriplaces et cinq imposants et lourds appareils biplans à cinq places. Le poids des moteurs va de 76 kg (Gnome 50 ch) à 290 kg (V12 Renault).

Henri Mirguet écrit dans L'Aérophile : « Qui gagnera ? Difficile de répondre. Il semble que la victoire dans le Grand Prix reviendra probablement à un appareil moyennement chargé, un biplan, par exemple, mais ce n'est là qu'un pronostic bien hasardeux⁴ ! »



Le monoplan Deperdussin de vitesse, favori de l'épreuve. (L'Aérophile).

Mais les constructeurs d'appareils lourds, Louis Breguet en tête, sont mécontents du règlement imposé. De façon à permettre aux grands biplans multiplaces de pouvoir justement lutter contre les rapides monoplans monoplaces, les organisateurs qui veulent un règlement équilibré imposent au dernier moment et de manière assez discutable aux légers monoplans des handicaps sous la forme de lest à emporter, ce qui a pour résultat de mécontenter les industriels qui les présentent (et financent) et qui sont la majorité du plateau.



Trois pilotes purement privés de retour d'Amérique du Sud : Garros, Audemars et la baronne de La Roche, (demi-mondaine et maîtresse de Charles Voisin), en attente des résultats. (Revue Pionniers).

Vingt-huit appareils se qualifient pour la course du 16 juin : neuf monoplaces, huit biplaces, trois triplaces, cinq quadriplaces et trois imposants appareils biplans à cinq places.

Dans ses mémoires, Garros fait des préparatifs du Circuit d'Anjou la description suivante : « Cette course avait attiré de tous les coins de France et de l'étranger une foule énorme. Les hôtels étaient comblés ; on s'arrachait à prix d'or les moindres chambres ; dans les rues, aux terrasses des cafés on s'écrasait. Un grand brouhaha flottait sur cette agitation, couverte par les pétarades d'échappements et la cacophonie stridente des avertisseurs. Tout cela créait une atmosphère de fièvre. »



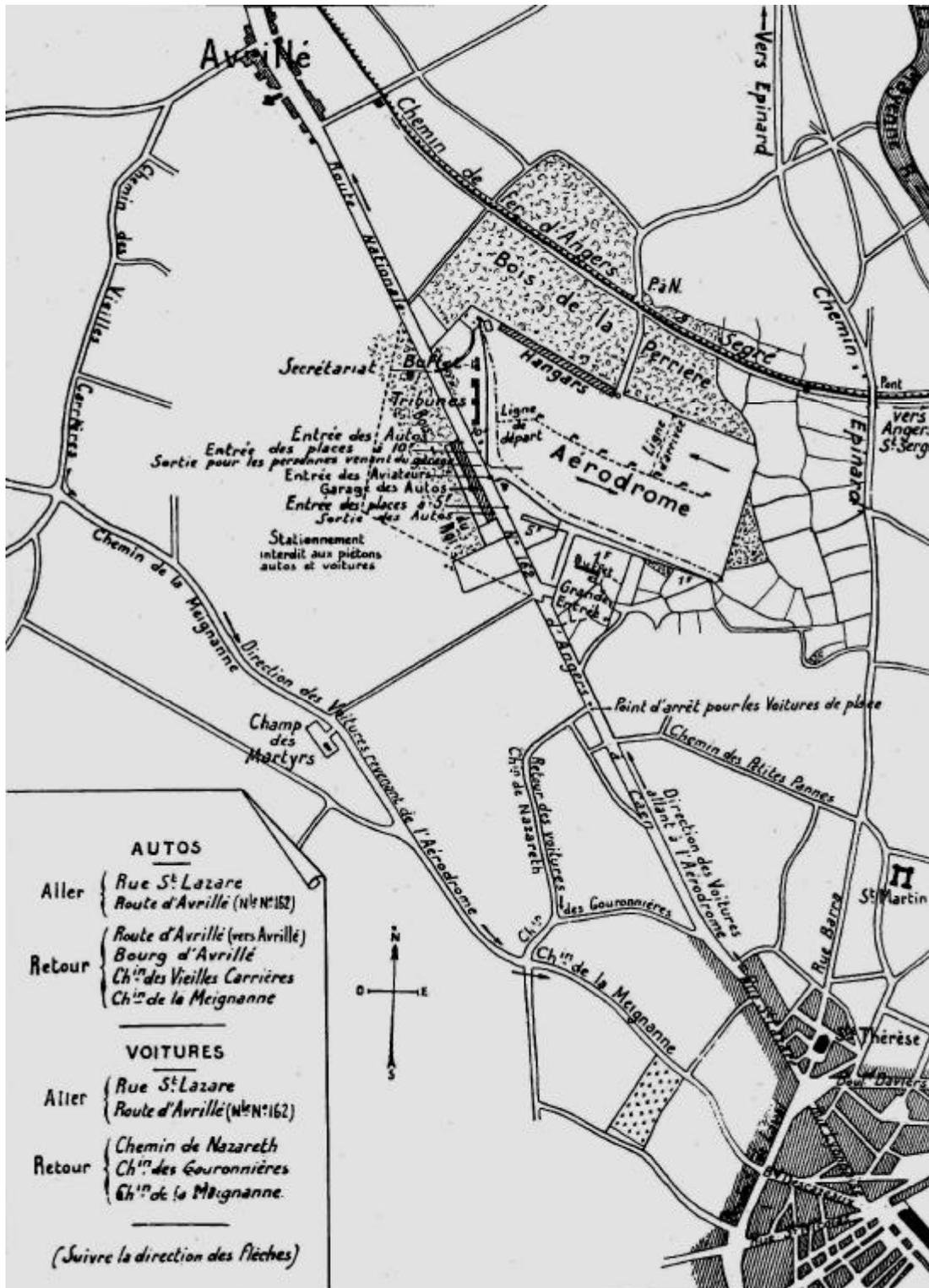
Le Blériot-Gnome 50 ch de Garros la veille du départ à Angers. (L'Aérophile).

4. L'Aérophile du 15 juin 1912, p. 279.

L'équipe Deperdussin est favorite. Composée de trois «ténors» du manche à balai, l'expérimenté Védrières, le rapide Vidart et le jeune Prévost, elle dispose d'une organisation formidable, mécaniciens, services commerciaux, etc. Les appareils construits spécialement pour cette épreuve sont exposés au public et aux investisseurs intéressés la veille du départ dans un vaste hangar.

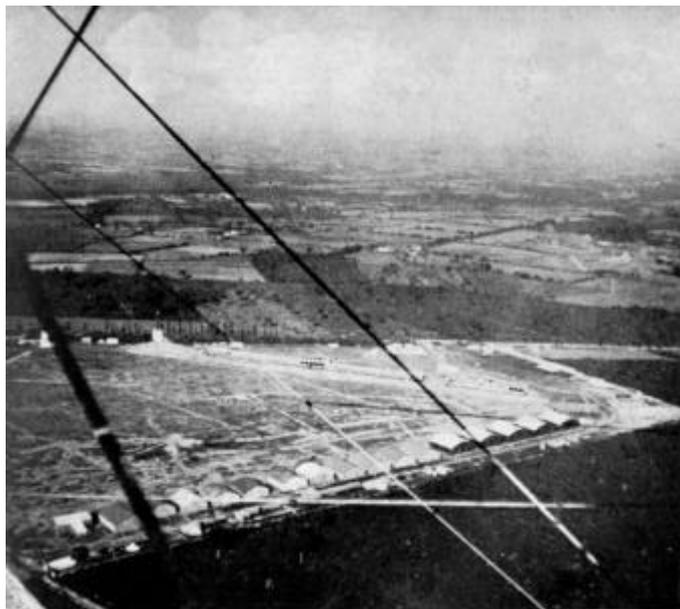
Autre industriel intéressé par les résultats,

Louis Seguin, Société des Moteurs Gnome, lequel industriel fournit des moteurs 25 concurrents sur 35, les trois quarts du plateau ! C'est la première apparition du moteur Gnome Lambda 80 ch dans une compétition d'aéroplanes. C'est aussi la première apparition en course du très rapide Morane-Saulnier C qui a adopté le Gnome 80 ch en première monte : il est plus rapide que le dernier monoplan Blériot ou Sommer et plus facile à piloter que le monoplan Zens.



Le 16 juin 1912

C'est donc dans une atmosphère très spéciale que la course s'engage, les esprits étant surchauffés. Malheureusement, le 16 juin à sept heures du matin, heure du départ, le temps est calamiteux pour l'aviation, pluie et vent règnent sur le circuit d'Anjou. La majorité des concurrents demande la remise de l'épreuve. Le comité d'organisation hésite, puis prend sa décision. Le départ est quand même donné vers huit heures cinquante.



Vue aérienne du terrain d'Angers le jour précédant la course, prise par Henri J-Roux de la Société des Moteurs Gnome. (*L'Aérophile* 1^{er} juillet 1912).

Le terrain est si boueux que les machines enfoncent jusqu'à l'essieu. Les grands biplans multiplaces pour lesquels cette épreuve est prévue et les monoplans les plus rapides sont collés dans la boue et ne peuvent prendre le départ : Armand Deperdussin, Robert Esnault-Pelterie et Louis Breguet, furieux, retirent leurs appareils⁵. Arrivés trop tard au pointage, les deux Maurice Farman sont éliminés par les commissaires sportifs. Le Borel, pour les mêmes raisons, subit le même sort. D'autre part, Roger Sommer retire ses machines, suite à la mort de Kimmerling.



Départ de Garros le matin du 16 juin 1912. (*La Revue Aérienne*).

Alors qu'ils étaient 28 qualifiés, onze aviateurs seulement prennent part aux épreuves. Sept seulement peuvent décoller de la piste. A 09h 06, le premier à oser s'élancer est Garros. Pilote Blériot et encore pilote privé, Garros ne dispose que d'un monoplan 1911 à moteur 50 ch. Sa machine porte le n° 6 dans cette course, tandis que le Britannique Gustav Hamel, sur le Blériot n° 31 dispose déjà du nouveau Gnome 80 ch. Garros regrette qu'Audemars, son camarade de la tournée en Amérique du Sud, ne se soit pas qualifié. Le Blériot-Gnome n° 6 est ballotté dans tous les sens par les bourrasques, mais son pilote gagne peu à peu de la hauteur et Garros disparaît bientôt dans la direction de Cholet.



Le Morane-Saulnier type C monoplace (1912).

L'écurie Morane-Saulnier, équipée presque en totalité du Gnome 80 ch elle aussi, comprend l'expérimenté Léon Bedel, second à s'élancer, le très jeune (19 ans) Marcel Brindejont des Moulinais, n° 11 et l'excellent René Bobba, n° 29. Bedel ne parvient pas à prendre de l'altitude, il franchit avec peine les tribunes et son appareil s'abat dans un champ. Le pilote est indemne, mais sa machine brisée. L'écurie Morane-Saulnier, elle aussi, se trouve décimée dès les premiers instants de la course.

Parti ensuite, l'infortuné Legagneux⁶ avec Martinet comme passager prend part à la course sur le monoplan Paul Zens de 1910 n° 15 à l'antique moteur Antoinette 50 ch, avec lequel il n'a aucune chance de terminer l'épreuve (le moteur fonctionne correctement 30 mn).

Le suivent les rapides Nieuport d'Espanet et Hélén, qui sont parvenus à enlever chacun un passager. Le Nieuport d'Emmanuel Helen est un prototype allégé aux dimensions réduites pesant 230 kg destiné aux courses de vitesse. Dès le départ, il rencontre des problèmes et doit s'arrêter à Doué-la-Fontaine, sans pouvoir redémarrer. Encore une écurie décimée...

Gustav Hamel sur Blériot XI-2bis biplace (il emporte un passager) précède le dernier à partir, Marcel Brindejont des Moulinais, parti d'Angers

5. Jacques Mortane, *La chevauchée des Mers*, p.105.

6. Legagneux est handicapé par le fait qu'il doit effectuer son service militaire, trois ans, à partir de février 1912 et qu'il est incorporé dans la Légion, arme qui ne comprend rien à l'aviation. Pour autant, il est en parfaite condition physique.

à 12 h 19, très en retard sur l'horaire prévu.

Notons encore des discussions à propos du numéro 13 (par superstition, un grand nombre de pilotes de course portant ce numéro ayant trouvé la mort) que Gobé refuse de porter.



Garros en vol sur le Circuit d'Anjou, le 16 juin 1912.

Par suite des conditions météorologiques, la course est une catastrophe. Avant dernier à partir, René Allard pilote le biplan Caudron 1912 n° 25 propulsé par le nouveau moteur Anzani 100 ch en étoile. Allard qui emporte trois passagers détruit son grand biplan bleu au décollage. On retrouve les quatre hommes vivants, avec de simples contusions et couvert d'essence car le réservoir s'est éventré sous le choc, heureusement sans exploser. Biélovucic laisse quelques dents dans un atterrissage un peu brutal. Hélen et l'équipage Legagneux-Martinet abandonnent peu après le départ, ces derniers perdus dans la brume vers Cholet. N'ont finalement réussi à prendre le départ du circuit d'Anjou qu'un Blériot (Garros), le Nieuport prototype allégé d'Hélen, les petits Morane-Saulnier et Legagneux, habile autant que courageux.

Écoutons Garros décrire à Jacques Quellenec son périple :

« Le vent n'avait pas en moyenne une rapidité énorme, puisque mon Blériot avançait encore. Mais ce fait même prouvait l'irrégularité des courants. On voyait par moments les arbres s'incliner, des tourbillons de poussière monter au ciel, puis brusquement de larges gouttes de pluie s'abattaient sur le sol. Avec cela, un vilain plafond noir à moins de 300 mètres vous forçait à raser le sol. »

« A mi-chemin de Cholet, j'eus le déplaisir de me voir dépasser par le petit corbeau noir d'Hélen. On m'avait donc suivi... Le corbeau me passa comme un bolide, tout près (ce que le règlement interdit), pour mieux m'humilier sans doute. »

« J'avais choisi comme point de repère le moulin de Chemillé qui, perché sur une crête, se voit d'assez loin. De là, je me guidai sur la grand-route, sans faire avec elle un détour inutile, je revis le vieux clocher pointu, l'aérodrome agrandi et orné de tribunes. Elles étaient pleines de monde malgré ce temps. »

« J'atterris avec précautions. L'équipe Blériot s'empare de mon avion. J'avais à faire un quart d'heure de halte. »

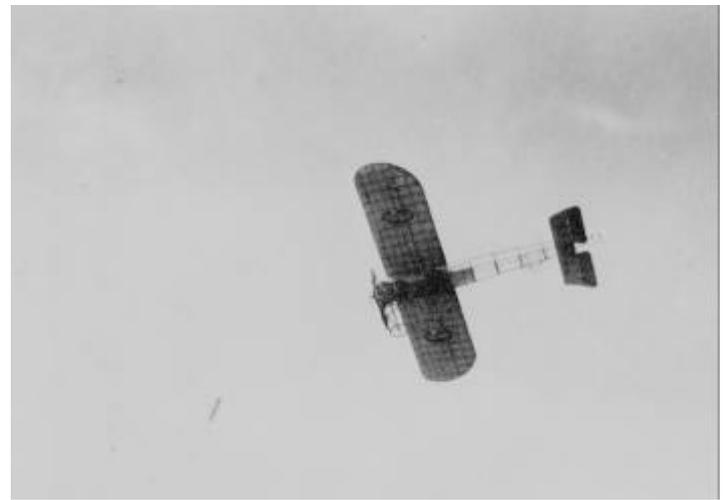
« Au signal, mon moteur tournait déjà. On me lâcha. Je sentis aussitôt une violente secousse dans le fuselage. Je coupai l'allumage et me retournai sur mon siège; avec force cris et gestes on m'engagea à continuer. Je remis le

contact: l'appareil s'enleva et cingla vers Saumur. »

« J'avais une belle route droite à suivre, et cette fois le vent arrière faisait fuir le sol sous mes ailes à une vitesse impressionnante. En un clin d'œil, je fus sur Saumur. Je doublai le pylône de contrôle sans m'arrêter et pris la vallée de la Loire dans la direction d'Angers. »

« La lutte contre le vent recommença : il me sembla qu'il avait augmenté. Cette région était celle des plus mauvais remous. Je conservais un sentiment de confiance et de sécurité, mais je me fatiguais, malgré mes efforts pour voler en souplesse. J'avais des courbatures aux mains, aux poignets, aux avant-bras. »

« Il fallut traverser quelques nuages de pluie. Le pare-brise était encore inconnu en aviation ; les gouttes d'eau vous criblaient la figure de coups d'épingle, rendaient les lunettes opaques. »



Roland Garros sur le circuit d'Anjou 1912 a tenu l'air 14 heures 40 sans problème avec son moteur Gnome Oméga de 50 ch. (Musée de l'Air).

Quatre pilotes seulement parviennent à boucler le premier tour sous les intempéries, vent violent (plus de 10 m/s) et pluie battante : Garros, Hamel, Espanet et Brindejont des Moulinais. La course a perdu tout intérêt ; les journalistes sont déçus, les spectateurs évacuent les tribunes, furieux. D'autant plus que dans le second tour, on perd encore un concurrent, Espanet tombé en panne à Cholet.

Les quatre concurrents ayant bouclé tant bien que mal le premier tour, après s'être restaurés (et avoir dépassé largement la demi-heure prévue), repartent à 12 h 43 d'Angers pour le second tour sous la pluie battante. On connaît le sort d'Espanet. Hamel atterrit dans un champ labouré et brise son train d'atterrissage. Seuls Garros et Brindejont terminent le second tour.

Après avoir fait les pleins, changé les bougies de son moteur et s'être restauré et changé (il était trempé jusqu'aux os), Garros repart à 15 h 45 pour boucler le troisième et dernier tour de la journée. Brindejont le suit mais avant qu'il ne se pose à Avrillé à 19 h 34 a retenti le coup de canon qui indique la fin de course. Il est hors délai.

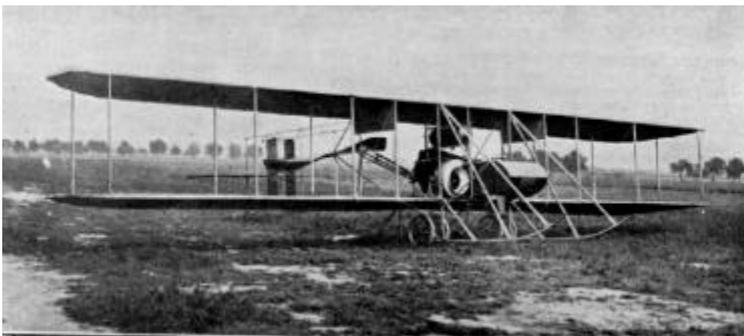
Le 17 juin 1912

Ce concours d'aéroplanes est complètement dépourvu d'intérêt pour les concurrents qui ont engagé les frais de machines nouvelles et pour les organisateurs. Après la triste journée du 16 juin, seule la Société Blériot ne fait pas de commentaires acerbes. Il n'en demeure pas moins que la performance de Garros est exceptionnelle, il a mis 7 h 56 pour boucler les trois tours du circuit le 16 juin, avec une machine de série et un moteur de 50 ch seulement.

Les organisateurs décident alors de relancer la manifestation en admettant les quinze concurrents rescapés de la première manche sur trois tours le 17 juin, tandis que Garros accomplira son dernier tour en solitaire, et on décide de doter la nouvelle épreuve baptisée «épreuve spéciale» ou «Prix d'Anjou» d'un prix de 50 000 francs.

C'est ainsi que le 17 juin, un groupe plutôt hétéroclite de seize pilotes et de machines s'appête à prendre un nouveau départ, dans l'ordre :

- 09 h 00 – Garros (Blériot-Gnome monoplace)
- 09 h 02 – Bobba (Morane-Saulnier monoplace)
- 09 h 12 – Bedel (Morane-saulnier monoplace)
- 09 h 14 - De Lareinty-Tholozan (Morane-Saulnier monoplace)
- 09 h 18 – Frey (Morane-Saulnier monoplace)
- 09 h 22 – Gaubert (biplan Astra biplace)
- 09 h 24 – Labouret (biplan Astra triplace)
- 09 h 26 – Debrouette (biplan Zodiac biplace)
- 09 h 28 – Espanet (Nieuport biplace)
- 09 h 30 – Fischer (H Farman triplace)
- 09 h 34 – Gobé (Nieuport monoplace)
- 09 h 36 – Allard (Caudron, quatre places)
- 09 h 40 – Divétain (Ladougne monoplace)
- 09 h 44 – Brindejenc des Moulinais (Morane-Saulnier monoplace)
- 09 h 48 – Bielovucic (Hanriot biplace)
- 09 h 50 – Erhmann, non partant.



Le biplan Astra-Wright de Gaubert à Angers, 17 juin 1912 est lent mais robuste.

Les trois tours du Prix d'Anjou sont aussi sont aussi «cassants» que ceux du Grand Prix de l'Aéro-Club de France le 16 juin. La liste des abandons s'allonge au fil des tours. Craignant d'avoir cassé son moteur, Debrouette atterrit près de Vihiers et brise une roue dans un champ d'avoine. C'est le premier abandon. Après avoir débarqué son passager à Saumur, Bielovucic est forcé d'atterrir sur un sentier à l'Île-de-Blaizon, en face de Saint-Mathieu et se blesse aux jambes,

genou droit à vif. Divétain se pose près de Thouars et abandonne. Gobé s'arrête à Cholet, son n° 13 ne lui a pas porté bonheur. Parti en enlevant trois passagers, Allard a bien du mal à quitter le terrain d'Avrillé, son appareil tombe sur une aile et capote. Un des passagers, un mécanicien Caudron, est blessé.

A la fin du premier tour, le classement s'établit comme suit (temps non compensés) :

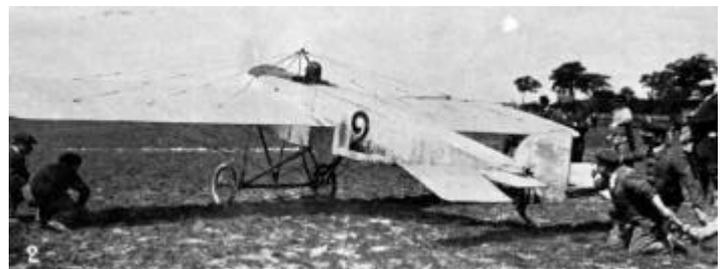
1. Fischer, 1 h 30 mn 6 s
2. Bobba, 1 h 18 mn 22 s
3. Brindejenc, 1 h 21 mn 21 s
4. Espanet, 1 h 45 mn 12 s
5. Bedel, 1 h 27 mn 48 s
6. Labouret, 1 h 55 mn 26 s
7. Garros, 1 h 47 mn 52 s



Le Nieuport d'Espanet au départ le 17 juin 1912.

Dans le second tour du circuit d'Anjou, Espanet passe en tête de la course, ayant accompli le deuxième tour en seulement 1 h 27 mn 21 s. Effaçant tout le terrain après son atterrissage, l'appareil de Labouret et ses deux passagers roule dans une ornière où ses roues s'encastrent, le gros biplan se mettant en chandelle. C'est l'abandon. Il ne reste que cinq concurrents en piste, plus Garros. Le classement en temps compensé à l'issue du second tour est le suivant :

1. Espanet, 3 h 12 mn 33 s
2. Fischer, 3 h 33 mn 36 s
3. Bobba, 3 h 11 mn 7 s
4. Bedel, 3 h 11 mn 25 s
5. Brindejenc, 3 h 13 mn 7 s
6. Labouret, 4 h 00 mn 1 s
7. Garros, 3 h 33 mn 19 s
8. Gaubert, 5 h 33 mn 13 s



Le Morane de Bobba au départ le 17 juin 1912.



Le Morane de Brindejenc au départ le 17 juin 1912.



Le vainqueur, Espanet à l'avant et son passager Rollane à l'arrivée du Circuit d'Anjou, le 17 juin 1912.

Lors du troisième tour, Bedel qui marchait pourtant très bien commet une erreur (la fatigue ?) lors d'un atterrissage inopiné près de La Forêt-sur-Sèvre et ne peut réparer son châssis plié. Pris dans une turbulence, Fischer est plaqué au sol à pleine vitesse dans un petit champ avec ses deux passagers, casse du bois et doit abandonner. Chacun est indemne.

Finalement, quatre concurrents terminent le Prix d'Anjou, le classement établi par compensation des temps étant le suivant :

1. Espanet (Nieuport biplace)
2. Bobba (Morane-Saulnier monoplace)
3. Brindejone des Moulinais (Morane-Saulnier monoplace)
4. Garros (Blériot monoplace)
5. Gaubert (Astra biplace).



Garros après sa victoire dans la course du Circuit d'Anjou. (Revue Pionniers).

Alors qu'Espanet remporte officiellement le Prix d'Anjou sur son Nieuport biplace, Garros triomphe. Il gagne le Grand Prix de l'Aéro-Club

de France et le Grand Prix de vitesse devant Brindejone des Moulinais. Il est en outre le seul à avoir couvert les 1 100 km du circuit, en 11 heures 40 minutes de vol (temps réel avec arrêts ravitaillements 15 h 40 mn 87 s) à la moyenne de 71,327 km/h. Jamais encore un aéroplane n'avait tenu l'air aussi longtemps, sans la moindre panne de moteur, dans des conditions atmosphériques aussi défavorables.

Garros dont le nom grimpe dans les unes sportives s'offre au passage le record du monde de durée. Il empoche le Grand Prix de l'Aéro-Club de France, 50 000 francs, le Grand Prix de vitesse, 20 000 francs et la 4^{ème} place du Prix d'Anjou, 5 000 francs, soit 75 000 francs au total sur deux jours.

Après cette épreuve, Garros est engagé par la firme Morane-Saulnier comme pilote d'usine. Il va avoir de nombreuses occasions de se distinguer aux commandes des appareils de la firme ! Si l'ancien Oméga 50 ch dont la date de mise sur le marché remonte à 1909 a remporté l'épreuve de vitesse - ce qui est pour le moins paradoxal - les nouveaux moteurs Lambda de 80 ch des Nieuport et des Morane-Saulnier ont donné entièrement satisfaction, ce qui ravit Louis Seguin venu suivre la course.

Signature de Roland Garros.

En conclusion, l'épreuve du circuit d'Anjou a été enlevée par un pilote déjà expérimenté, probablement le pilote le plus doué de sa génération, utilisant un appareil moins rapide que les Morane-Saulnier mais dont le moteur Gnome de 50 ch à la technologie éprouvée offre encore des performances honorables, quatre ans après sa sortie.

Invités aux premiers championnats du monde de tennis au stade de la Faisanderie à Saint-Cloud le 1er juin, les frères Seguin, chaudement félicités par les journalistes pour les résultats obtenus par leurs moteurs, sont les premiers à se réjouir de ces excellents résultats.

Ironie du sort, le lendemain, après la fin de la compétition, le temps devient clément pour plusieurs semaines.