



Léon Bathiat ou la passion de la vitesse

Champion sur deux et trois roues

Dans ce bulletin :

<i>Champion sur deux et trois roues</i>	2
<i>Premières envolées</i>	2
<i>Chef-pilote chez Breguet</i>	2
<i>Associé de Roger Sommer</i>	3
<i>Les avions Sanchez-Bathiat</i>	4
<i>La grande guerre</i>	5
<i>Les Vieilles Tiges</i>	6

Léon Bathiat est né le 2 août 1877 à Douai (Nord). Il débute dans les compétitions sportives par le cyclisme sur piste alors qu'il a tout juste dix sept ans, en même temps que d'autres futurs aviateurs : les parisiens Henri et Maurice Farman, le mosellan Roger Sommer que ses supporters ont surnommé le « sanglier des Ardennes », un homme du Nord comme lui, le petit Edmond Audemars et le bouillant Italien Alexandre Anzani.

Le jeune Bathiat se fait remarquer par des résultats particulièrement brillants. Son patronyme est alors plus célèbre que celui de son homonyme, la future comédienne Arletty (1898-1992). En 1900, sur sa bicyclette, Bathiat bat le record du monde du cent mètres départ arrêté, un record qu'il conservera jusqu'en 1922 !

L'année suivante, il passe du deux roues au tricycle à pétrole, spécialité dans laquelle il devient champion de France en 1902, puis champion d'Europe et enfin champion du monde ! En 1904, il passe à la motocyclette ; son principal concurrent sur les pistes parisiennes est Anzani, qui bricole déjà les

moteurs de ses motocyclettes pour leur donner des chevaux. Ensuite, en 1906 et 1907, Bathiat pilote des voitures de course.



Premières envolées

Le 4 juillet 1908, Bathiat voit voler Louis Blériot à Issy-les-Moulineaux (Hauts-de-Seine) sur six kilomètres et il est conquis par ce nouveau sport ; il achète un aéroplane construit à Boulogne-Billancourt par l'ingénieur Fernandez et apprend à voler sur l'aérodrome Farman au sud de Reims en Champagne. Lors de la grande semaine aéronautique qui se tient à Bétheny au nord de Reims en août 1909, il présente son biplan Fernandez à

moteur Antoinette 25 ch, mais Bathiat n'a jamais volé et il doit déclarer forfait.

Alors qu'il poursuit encore ses roulages au sol, le journal *L'Auto* annonce que Léon Bathiat vole. Cherchant un pilote pour mettre au point son biplan *Breguet I*, Louis Breguet le recrute : « Venez chez moi, vous volez, j'ai vu ça dans *L'Auto*, donc vous piloterez mon biplan du premier coup ».

Sanchez-Besa et Bathiat à Reims (1909)

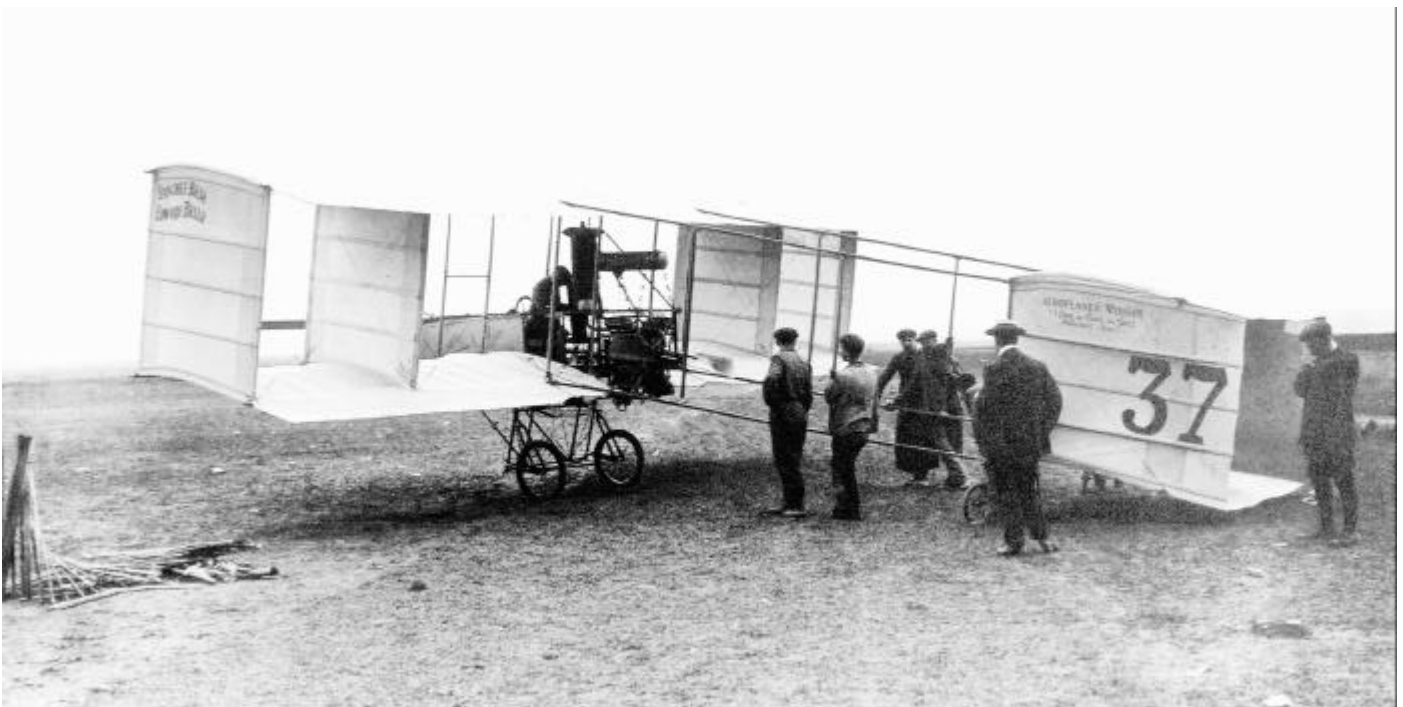


Lors de la grande semaine de Champagne disputée à Reims en août 1909, José Sanchez-Besa pilote un biplan Voisin à moteur Gobron-Brillé de 55 ch, un appareil portant le numéro 37 (photo ci-dessous) et financé par le journaliste Chilien Don Joaquin Edwards Bello (1887-1968).

Comme Sanchez-Besa ne sait pas piloter, il offre à Bathiat les commandes de son appareil. Les deux hommes essaient vainement de faire décoller l'appareil, qui souffre de mauvais réglages après son

transport de Billancourt à Bétheny. L'appareil ne fait que tourner en rond sur lui-même sans pouvoir quitter le sol.

Pour sa part, Roger Sommer pilote un Farman type III à moteur Vivinus de 50 ch, tandis que Louis Breguet effectue ses débuts de pilote sur le Breguet type I, son premier biplan à aile souple.



José Sanchez-Besa pilote à Reims en 1909 un Voisin à moteur 55 ch Gobron-Brillé portant le numéro 37 et sur lequel on peut lire les noms de Sanchez-Besa et Edwards Bello.

Création des écoles d'aviation

Après le meeting de Reims, Blériot, qui avait déjà une dizaine de clients pour son Blériot XI à la suite de sa traversée victorieuse de la Manche - le premier client étant Eugène Delagrange - reçoit vingt commandes supplémentaires.

Pour former ses clients, Blériot installe en hâte à Buc (Yvelines) une école de pilotage avant de monter des écoles plus importantes et mieux dotées en matériel à Issy-les-Moulineaux, Pau (Pyrénées) et Étampes (Essonne).

Certains de ses clients portent des noms alors illustres : le prince Bibesco (fils de l'unificateur des pays danubiens),

le baron de Cederström, les frères Bertrand, Paul et Jacques de Lesseps (fils du constructeur du canal de Suez), le comte de Vanderbilt, le marquis de Romance, le sénateur Reymond, le comte de Vogüé.

D'autres noms, inconnus, vont bientôt devenir célèbres : Robert et Léon Morane, Claude Grahame-White (le premier aviateur britannique), le lieutenant Tricornot de Rose (fondateur des escadrilles dans l'Armée), Jules Védrines (un ancien mécanicien de la Société des moteurs Gnome à Gennevilliers), Emile Aubrun, Dieudonné Costes, Jacques Balsan. Tous achètent des avions Blériot.



Premiers meetings

Après Reims, les meetings aériens se succèdent à un rythme effréné dans toute l'Europe, permettant aux constructeurs français d'exhiber et de vendre leurs machines : les monoplans Blériot brillent à Brescia, en Italie le 8 septembre 1909.

A Berlin et Cologne fin septembre, les seuls appareils qui volent sont français. Sanchez-Besa et Edwards-Bello participent au meeting de Berlin ; Emilio y est accidenté ; sa famille le rapatrie au Chili où il ne revolera plus. En octobre, Henri Farman et Hubert Latham (Antoinette) montrent toutes leurs qualités de pilotes à Doncaster et Blackpool en Angleterre. En janvier 1910 à Los Angeles, Louis Paulhan démontre la supériorité de sa machine sur celle des Wright.

Le meeting d'Héliopolis en Egypte en février est remporté par Jacques Balsan et son Blériot. Les Farman brillent de nouveau à Cannes et Nice en avril 1910 et dans la course Londres-Manchester disputée entre le Français Paulhan et l'Anglais Grahame-White. Léon Morane étend son emprise sur les compétitions en juin à Rouen, le 8 juillet à Reims, à Bournemouth en Grande-Bretagne et à Caen en août à Nantes, en septembre à Bordeaux où il remporte toutes les épreuves.

Jacques de Lesseps impose un Blériot au Québec, de même que l'inversois Olieslagers à Bruxelles, en juillet. Le meeting de la baie de Somme organisé en septembre 1910 est une démonstration des frères Caudron. Grahame-White remporte les deux derniers meetings de l'année aux Etats-Unis, Boston et New-York.



Chef-pilote chez Breguet

En février 1910, Bathiat se présente au terrain de La Brayelle près de Douai dans le Nord où Breguet a établi une piste d'aviation et il s'installe aux commandes de la machine. Après avoir écouté quelques conseils du constructeur concernant les commandes de vol, Bathiat réussit un décollage parfait. Il lui faut cependant une heure et demie avant d'atterrir : il ne l'a jamais fait et il a peur de casser la machine. Mais il réussit à poser le rapide biplan.

Son second vol est excellent. Au troisième, il casse du bois ; l'aéroplane est remis en état dans la nuit. Au quatrième vol, Bathiat passe avec succès les épreuves exigées par les commissaires de l'Aéro-Club de France ; il reçoit le 21 juin 1910 le brevet de pilotage numéro 110. Il est aussitôt nommé chef pilote chez Breguet.

Bathiat va rester chez Breguet plus d'un an, de juillet 1910 à décembre 1911, formant des dizaines de pilotes et contribuant à la renommée du constructeur de Douai.

En août 1910, Bathiat effectue une démonstration très remarquée d'un biplan Breguet à ailes souples lors de l'épreuve du circuit de l'est, une épreuve de 782 kilomètres disputée par des pilotes civils et militaires. En décembre 1910, Bathiat remporte le prix du *Plus Grand Vent* pour voler avec son biplan Breguet III par un vent de plus de 120 km/h !

En octobre 1911, deux pilotes Breguet formés par Bathiat disputent les épreuves du concours militaire de Reims, toujours sur un biplan Breguet : René Moineau et Henri Bregi. Ils se classent respectivement second et quatrième.

« Vous volez, venez chez moi ».



Léon Bathiat photographié à Reims en 1910 au poste de commande du Breguet III militaire



Léon Bathiat s'élance en 1911 sur le monoplan Sommer dans le tour d'Europe des capitales.

Associé à Roger Sommer

En 1911, dans le but de devenir constructeur, Bathiat s'associe à Roger Sommer. Il pilote dans les meetings aériens le biplan Sommer, un appareil fin et joliment construit qu'il apprécie tout particulièrement.

En juin 1911, Bathiat s'élance dans le circuit des capitales d'Europe sur un monoplan Sommer à moteur Gnome (photo ci-dessus). Le 25 janvier 1912, sur un biplan Sommer, Bathiat est le premier aviateur au monde à dépasser la vitesse de 150 km/h !

En 1912, Bathiat sur le monoplan à moteur Gnome 50 ch s'engage dans la Coupe Pommery qui récompense les vols de longue durée réalisés entre le lever et le coucher du soleil. Premier pilote à traverser la France du nord au sud, Bathiat

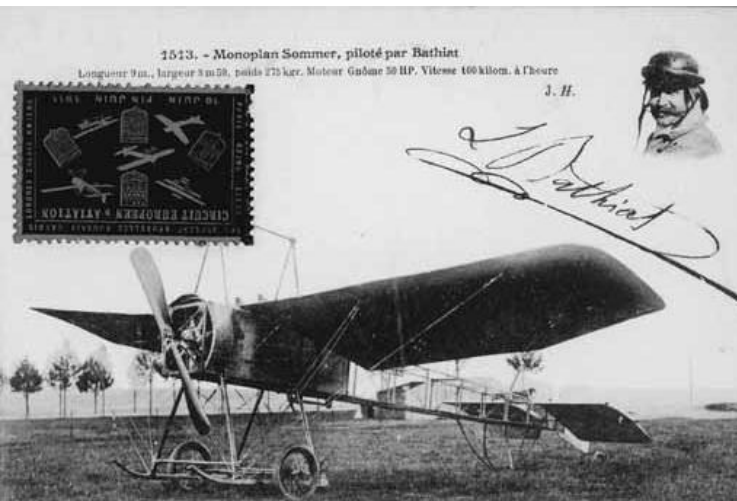
détient un temps la Coupe Pommery 1912 en volant de Calais à Biarritz

En 1913, au meeting de Vienne en Autriche, Bathiat connaît quelques frayeurs : il met son biplan Sommer sur le dos et l'avion devient incontrôlable. Le pilote se démène aux commandes ; l'appareil effectue des figures acrobatiques en tous sens. Bathiat fini par poser son avion. Il est félicité chaudement : « Vous avez fait une exhibition sensationnelle ». Mais à ses proches, il confie : « *Je viens d'avoir une trouille épouvantable. Le contrôle de l'avion m'a échappé et j'ai dû laisser faire le zinc. A un moment donné, j'ai réduit, et profitant de ce qu'il voulait bien rester horizontal quelques secondes, je l'ai posé.* » Après examen, les câbles étaient détendus et les ailes à la limite de rupture.

En 1912, Sanchez-Besa présente un bril-



« L'acrobatie, c'est mon Sommer qui l'a faite, ce n'est pas moi ! »



AÉROPLANES SOMMER		
BIPLAN ET MONOPLAN		
☉ ☉ ☉ USINE à MOUZON (Ardennes) ☉ ☉ ☉	Les meilleurs appareils de tourisme et de vitesse Les plus solides	AÉRODROMES : DOUZY (près Sedan) ☉ MOURMELON (Camp de Châlons).
Demandez conditions d'apprentissage et notice A		
POUR CONDITIONS. S'ADRESSER A MOUZON (ARDENNES)		

Carte postale ancienne montrant Bathiat aux commandes du monoplan Sommer à moteur Gnome 80 ch en 1912, une photographie du pilote et de sa signature.

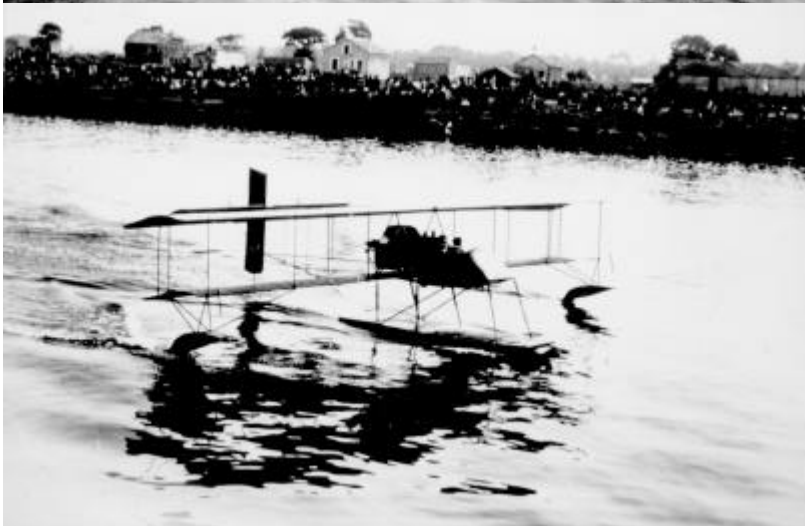
Les appareils Sanchez-Bathiat

Fin 1912, l'Armée préfère acheter des biplans à Farman plutôt qu'à Sommer. Dégoûté, ce dernier abandonne l'aviation. Bathiat s'associe avec l'ingénieur José Sanchez-Besa (1879-1955) qui avait fondé à Boulogne-Billancourt en 1909 une entreprise de construction aéronautique et à Reims une école de l'air. Les deux associés se sont rencontrés à Reims en 1909. La famille de l'ingénieur chilien possède une immense fortune, basée sur la production de canne à sucre. De 1909 et 1914, Sanchez-Besa va consacrer son argent à l'aviation.

En 1909, Sanchez-Besa achète deux cellules de Voisin, qu'il utilise à Reims comme avions école. C'est dans cette école qu'est formé le pilote Bielovucic. Sanchez-Besa rachète ensuite les locaux d'Emile Train à Bouy où il installe ses ateliers de construction. En 1911, les biplans Sanchez-Besa intéressent l'Armée, mais leur fabrication en série (30 exemplaires) s'avère difficile et l'Armée achète des biplans Farman.

lant hydro aéroplane à flotteurs de 13,50 mètres d'envergure, propulsé par un moteur V12 Renault de 100 ch remarquable par la structure métallique qui remplace le bois pour les membrures du fuselage joignant les ailes aux plans de queue, la voilure étant toujours fabriquées chez Voisin à Billancourt. Pilotés par Jules Ladougue, René Labouret et Jean Benoist, les biplans hydro Sanchez-Besa remportent le 26 août 1912 la course au large de Saint-Malo, Labouret finissant premier devant Benoist. En septembre, deux hydravions Sanchez-Besa sont présentés au concours colonial de Tamise-sur-Escaut en Belgique, pilotés par Benoist (n° 8, moteur V12 Renault de 100 ch) et Ladougue (n° 9, moteur V8 Renault de 75 ch).

En 1913 et 1914, les biplans désormais baptisés Sanchez-Bathiat prennent part à plusieurs courses et trophées réservés aux hydravions et ils remportent des victoires de classe, comme à Monaco en avril et à Barcelone (photo ci-contre montrant l'hydravion Sanchez-Bathiat piloté par Paul Rugère sur la Seine à Billancourt menant ses essais pour la course Paris – Deauville 1913). Un moteur rotatif 14 cylindres Gnome de 100 ch puis bientôt 140 ch remplace les robustes mais lourds V12 Renault. André Rougier, autre pilote Sanchez-Bathiat, dispute sur un hydravion le concours des lacs italiens en octobre 1913, mais il doit déclarer forfait, le moteur Gnome de 160 ch ayant cassé aux essais. L'Armée de l'air chilienne a reçu sept biplans Sanchez-Besa entre 1913 et 1916.



Biplan Sanchez-Bathiat 1913

Longueur	11,50 m
Envergure	13,50 m
Surface portante	50 m ²
Moteur	Salmsom 110 ch ou Renault 100 ch ou Gnome 140 ou 160 ch
Flotteur	Simple de 5,60 m de long

Le biplan Sanchez-Bathiat est photographié sur la Seine entre Boulogne-Billancourt et Bougival lors de ses essais pour la course Paris – Deauville 1913.

La Grande Guerre

En août 1914, alors qu'il n'a que 33 ans, Bathiat vend ses usines à Gabriel Voisin et s'engage dans l'aviation comme pilote. Il est affecté à l'escadrille BL 30 dotés de monoplans biplaces Blériot à moteur Gnôme 80 ch. En décembre, il est rappelé à l'arrière pour former des pilotes, avec un contrat de travail comme ingénieur chez Blériot.

Bathiat dirige en 1915 et 1916 l'aérodrome Blériot de Buc où il forme près de quatre cents élèves. Ensuite, il s'associe de nouveau avec Roger Sommer, qui a quitté les Ardennes envahies par l'ennemi pour le 30 rue Danton à Levallois où il remonte une usine. Pendant six mois, l'entreprise Sommer-Bathiat effectue des réparations d'avions Caudron et SPAD au profit de l'école militaire de Saint-Cyr.

A la fin de l'année 1916, Bathiat et Sommer se séparent et Bathiat crée sa propre firme de construction à Levallois, au 109 rue Gravel (actuellement Aristide-Briand). Là, il assemble des SPAD et effectue des transformations : huit cents biplans Sopwith sont transformés en avion école par ajout d'une double commande.

L'entreprise industrielle dirigée par Léon Bathiat emploie alors 400 ouvriers travaillant dans trois usines couvrant 9.000 mètres carrés. Elle produit en 1918 pour l'Armée 500 avions Sopwith et Salmson, en même temps qu'il assemble 600 berlines Breguet pour le service des fabrications de l'Armée. En 1919, après la guerre, les usines dirigées par Bathiat assemblent des biplans Breguet destinés aux colonies.



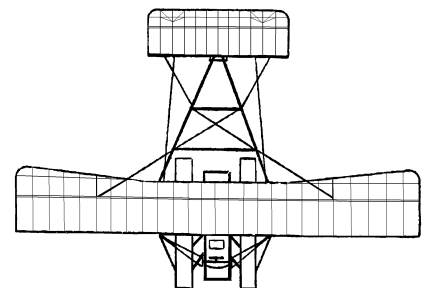
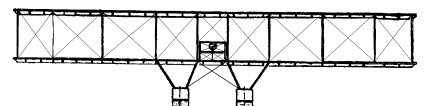
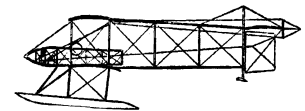
Canon de 75 assurant la défense du camp retranché de Paris en 1914.

Les Vieilles Tiges

A partir de 1920, Bathiat se consacre à l'association « Les Vieilles Tiges » dont il est l'un des fondateurs, avec d'autres pilotes ayant tenu le manche très longtemps : Joseph Frantz, Joseph Sadi-Lecointe, Paul Schneider et Jean-Claude Bernard. Il en est président de 1922 jusqu'à sa mort en 1967.

Gérard HARTMANN

« *Les Vieilles Tiges portent sur leurs épaules un fardeau merveilleux, celui de la gloire de l'aviation française, berceau de toutes les aviations du monde... Nous avons vécu de grandes heures, nos souvenirs, les miens compris, s'unissent en un seul : celui d'une époque révolue qui fera date dans l'histoire du monde.* »



Léon Bathiat et son monoplan Sommer à moteur Gnome 80 ch photographié en 1911 dans le village de La Tombe en Seine-et-Marne (à gauche).
Plan du Sanchez-Bathiat version hydro 1913 (ci-dessus).