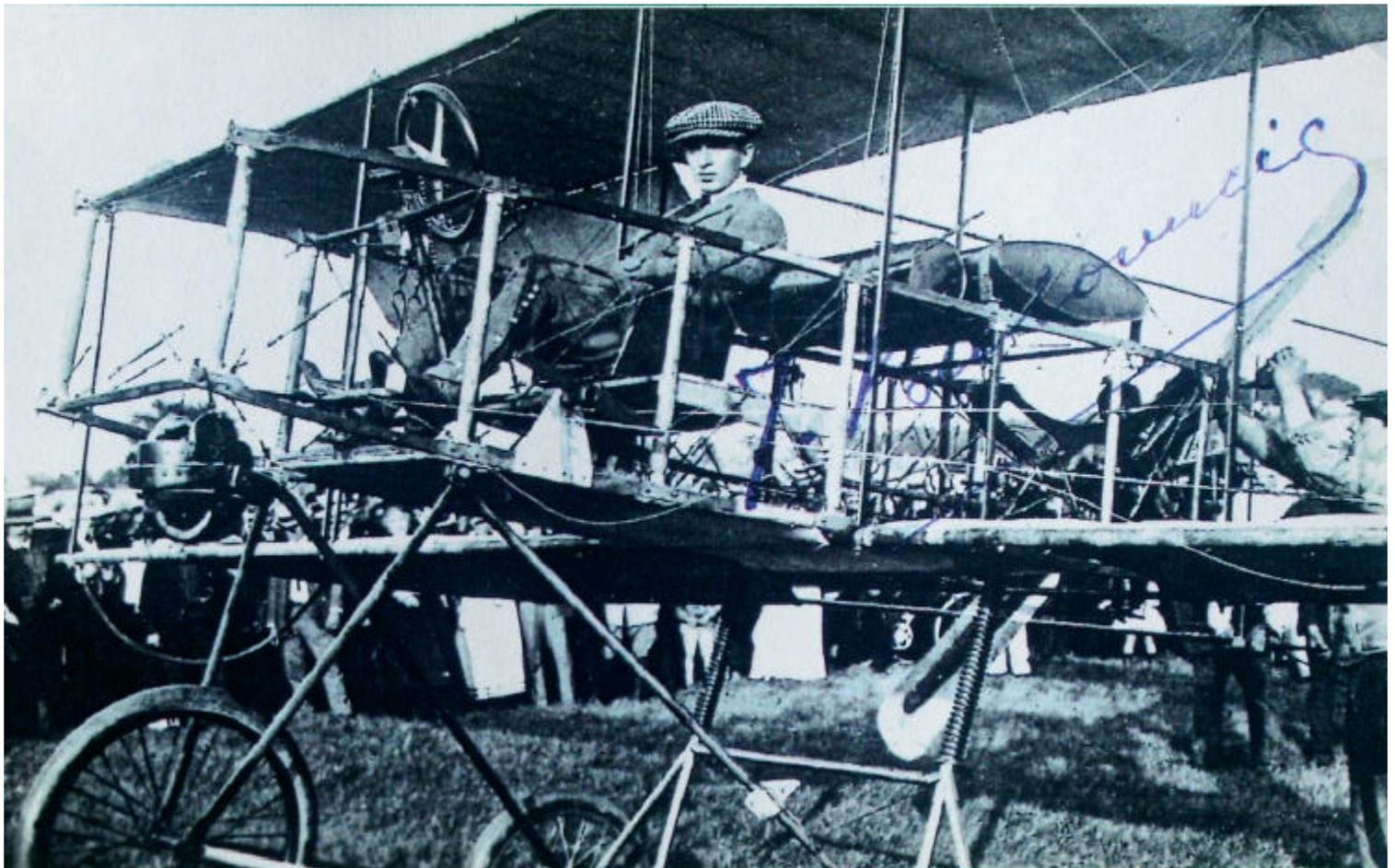


Très richement doté et très populaire à la fois, le paradoxal meeting d'aviation de Bordeaux 1910.

par Gérard Hartmann



Le jeune et beau Jean Biélovucic et sa machine (Voisin-Gnome) à Bordeaux, le 11 septembre 1910. (Document CAEA).

Organisation

Dernier des grands meetings aériens organisés en France au cours de l'année 1910, la Grande semaine de Bordeaux se tient du 11 au 18 septembre (soit huit jours, d'où le terme *grande semaine*) sur un site nommé Beau-Désert près de Mérignac, un terrain qui deviendra plus tard célèbre¹. Bordeaux fait suite à une bonne demi-douzaine de meetings aériens d'intérêt secondaire, Troyes, Amiens, Toulouse, Nantes, Le Havre, Bar-le-Duc, Biarritz et Bayonne organisés en août. Bordeaux organise deux meetings aériens en 1910, Croix d'Hins en mai et Beau-Désert en septembre.

Réservé aux seuls avions, ce meeting est financé par la Compagnie aérienne du Sud-Ouest et l'Aéro-Club de France qui en outre fournit les chronométreurs officiels et commissaires sportifs. Il souffre de la concurrence des autres manifestations, sur les vingt-deux aviateurs annoncés huit sont présents le dimanche du premier jour, en dépit des prix distribués. Il manque quelques bons aviateurs. Hubert Le Blon s'est tué à Saint-Sebastien, Hauvette-Michelin à Lyon, Daniel Kinet à Gand et son frère Nicolas à Bruxelles.

| N° | Pilote | Aéroplane | Moteur |
|-------|--------------------|------------------|------------------|
| 1 | H Latham | Antoinette I | Antoinette 60 ch |
| 3 | E Ruchonnet (CH) | Antoinette II | Antoinette 55 ch |
| 4 | R Thomas | Antoinette III | Antoinette 50 ch |
| 6 | De Mumm (D) | Antoinette IV | Antoinette 55 ch |
| 19 | Küller (NL) | Antoinette V | Antoinette 50 ch |
| 8 | A Leblanc | Blériot I | Gnome 50 ch |
| 11 | E-A Mollien | Blériot II | Gnome 50 ch |
| 12 | E Aubrun | Blériot III | Gnome 50 ch |
| 15 | L Morane | Blériot IV | Gnome 100 ch |
| 16 | R Simon | Blériot V | Gnome 50 ch |
| 17 | Tyck (B) | Blériot VI | Gnome 50 ch |
| 2 | Audemars (CH) | Clément-Bayard 1 | Darracq 32 ch |
| 5 | Audemars (CH) | Clément-Bayard 2 | Wright 45 ch |
| 7 | G Legagneux | H Farman I | Gnome 50 ch |
| 9 | R Martinet | H Farman II | Gnome 50 ch |
| 10 | H Jullerot | H Farman II | Gnome 50 ch |
| 14 | Van den Born (B) | H Farman | Gnome 50 ch |
| 20 | F Parent | Poulain-Orange | Grégoire 35 ch |
| 18 | V Rigal | Sommer I | Gnome 50 ch |
| 21-33 | J Bielovucic (Per) | Sommer II | ENV 60 ch |
| | | Voisin I | |
| 34 | E Paul (GB) | Voisin II | ENV 60 ch |
| 36 | H Brégi | Voisin III | ENV 60 ch |

Concurrents de la semaine d'aviation de Bordeaux - (Source : la Revue Aérienne 1910).

Adrien Verliac, qui préside le Comité d'organisation de Bordeaux, est aussi aviateur et il effectue des vols sur son Antoinette. Le rôle de vedette dans ce meeting d'aviation est

tenu par un inconnu, François Parent, qui pilote un biplan de sa fabrication, et par la venue du président de la République, Armand Fallières, heureux des résultats des aviateurs français, lequel vient d'inaugurer le départ des aviateurs militaires aux grandes manœuvres de Picardie, le 9 septembre.

Exclus des prix des pilotes de l'Aéro-Club, mais ne manquant jamais une occasion de voler, plusieurs pilotes militaires sont invités et complètent le plateau, d'autant que le bénéfice des recettes va à l'aviation militaire. Sont présents les élèves de l'école Blériot : les frères Louis et Lucien Molon, Marcel Hainaux, Eugène Gilbert, Théodore Lemartin.



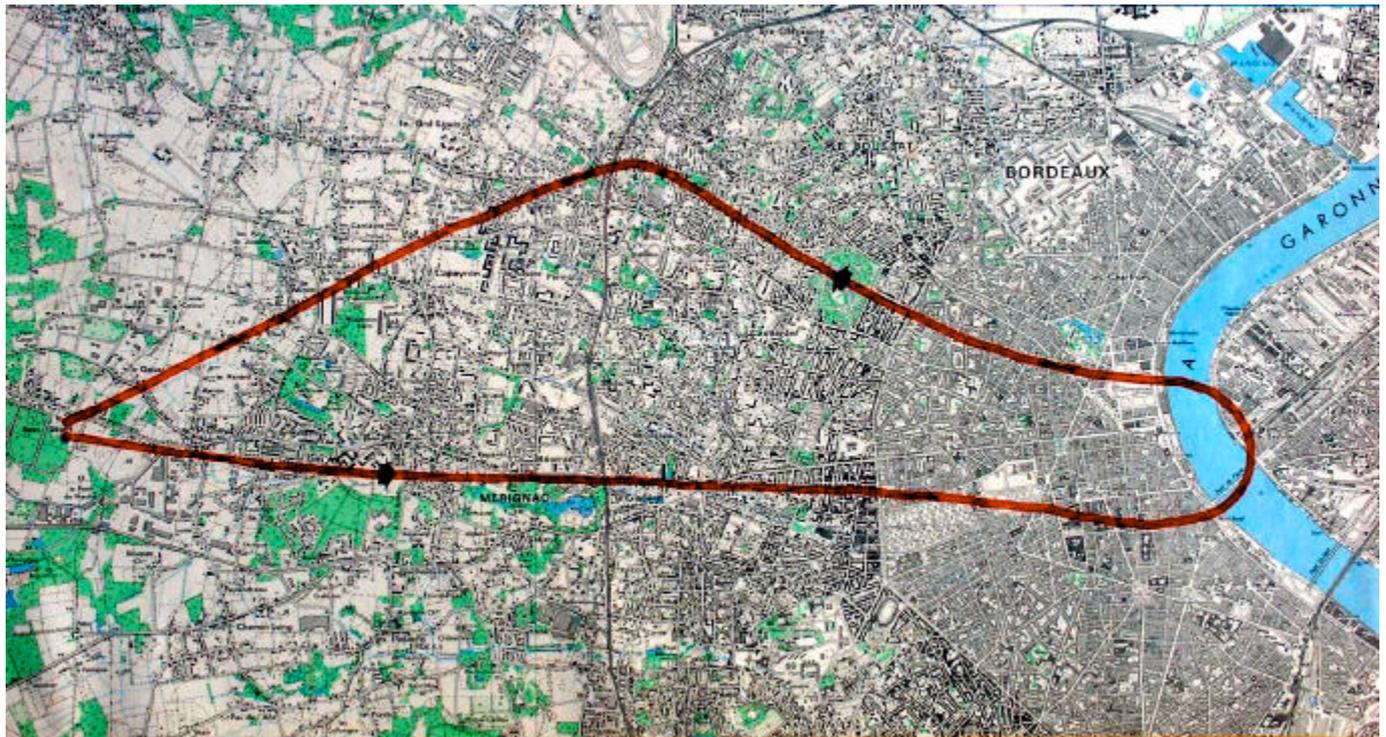
Bordeaux Beau-Désert, tour de chronométrage (1910). (Collection du CAEA).

Les épreuves sont richement dotées : 250 000 francs, dans des difficultés déjà vues ailleurs et désormais classiques, prix du départ (toutes les machines partent côte à côte sous les ordres du starter, le plus rapide sur un tour de piste est déclaré vainqueur), prix de la hauteur (mesuré par un barographe scellé), Coupe Michelin (plus longue distance parcourue sur une piste dans la journée), prix des passagers (plus rapide sur 10 km avec le plus grand nombre de passagers à bord), prix de la totalisation des distances, prix de vitesse sur 10 km et Grand prix de vitesse sur 25 km, disputés chaque jour et un Cross-country disputé une fois, comme la course Bordeaux-Arcachon.



L'annonce presse du meeting aérien de Bordeaux. Les profits vont à l'aviation militaire. (Collection CAEA).

1. C'est l'actuel emplacement de la Base Aérienne 106.



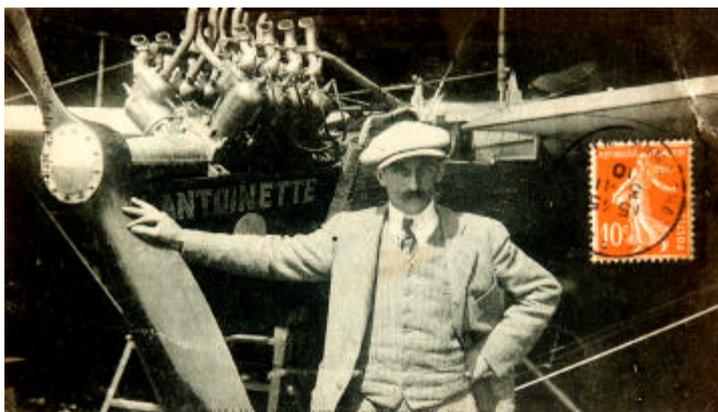
L'aviateur suisse Eugène Ruchonnet se fait remarquer le 24 août 1910 en survolant Bordeaux. Le 12 septembre, il récidive et accomplit sensiblement le même parcours. (Document CAEA).



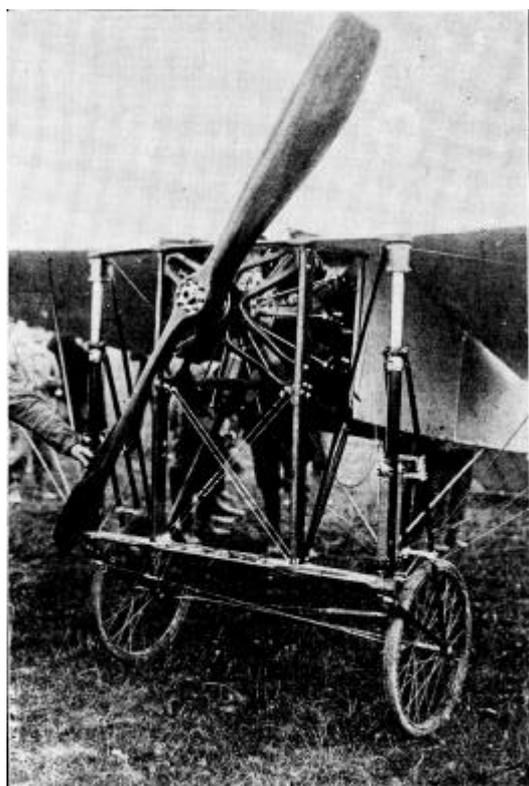
Affiche officielle annonçant le meeting de Bordeaux 1910. (Collection CAEA).

Les concurrents

Toutes les grandes écuries françaises ont répondu présent aux organisateurs. La Société Antoinette a inscrit cinq machines de deux types différents, le type IV plus léger et le type V plus robuste, aux mains de Hubert Latham, 27 ans, et de ses élèves 1910, le Suisse Eugène Ruchonnet, 33 ans, René Thomas, 24 ans, l'Allemand Walter de Mumm, le plus jeune, 23 ans, et du Hollandais G.P. Küller, 29 ans.



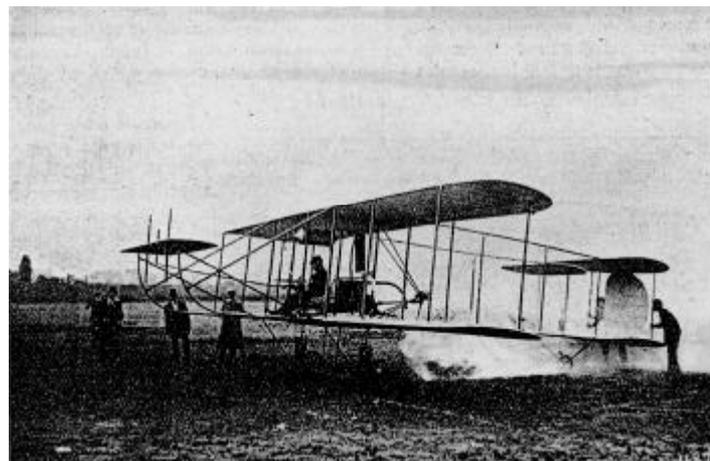
Ruchonnet après son exploit du 24 août 1910 (document CAEA).



Le Blériot XI bis type « course de vitesse » 1910 vu dans la Coupe Gordon-Bennett et à Bordeaux. (L'Aérophile).

La Société Blériot a inscrit six de ses monoplans type XI bis et XI-2 bis allégés et six de ses meilleurs représentants, Alfred Leblanc, 41 ans, doyen des pilotes, Elie-Abel Mollien, 34 ans, Emile Aubrun, 29 ans, Léon Morane, 25

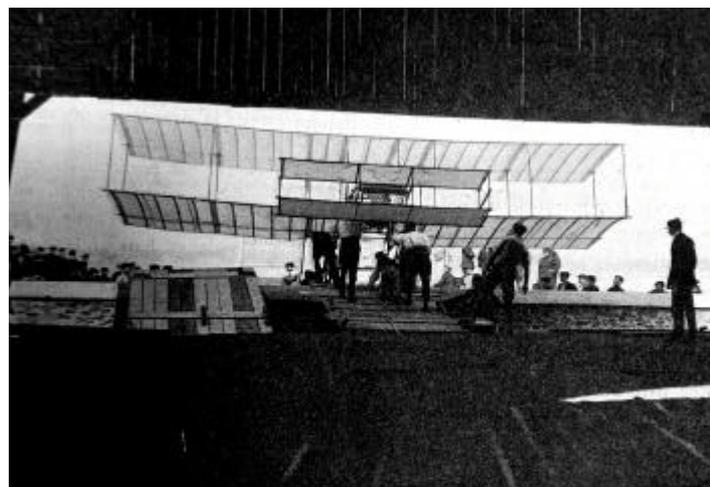
ans, René Simon, 25 ans et un nouveau venu, Tyck, dont on ne sait rien.



Le Clément-Bayard type Wright de Maurice Clément confié à Audemars à Bordeaux. (Collection Clément-Bayard).

La Société Clément-Bayard, qui produit maintenant aussi des aéroplanes, présente aux mains du seul aviateur suisse Edmond Audemars dit « le lutin » car il est de petite taille et très léger, 29 ans, la Demoiselle SD n° 20 avec laquelle il a passé son brevet et un gros biplan qu'il n'aime pas du tout mis au point par Maurice Clément-Bayard dérivé de l'Astra-Wright (mais sans les licences américaines). Breveté sur ce biplan en juin, Maurice Clément ne participe pas.

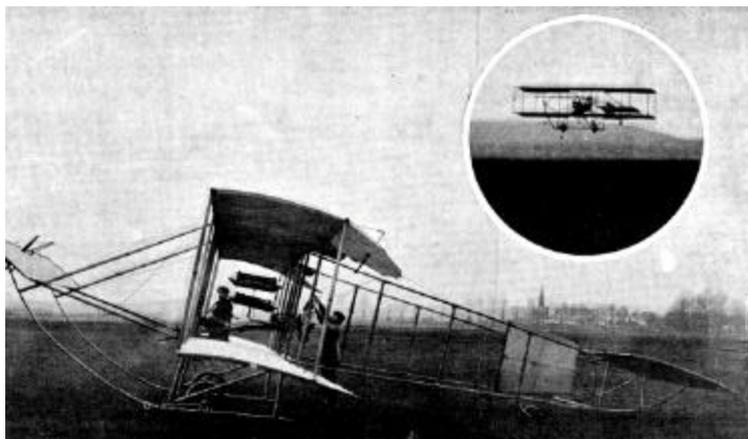
L'Anglais Edmond Paul (il est né à Paris), le Belge Tyck et Eugène Gilbert non brevetés sont admis quand même.



Biplan H Farman sortant de son hangar. On remarque que les plans verticaux ont été supprimés. (L'Aérophile).

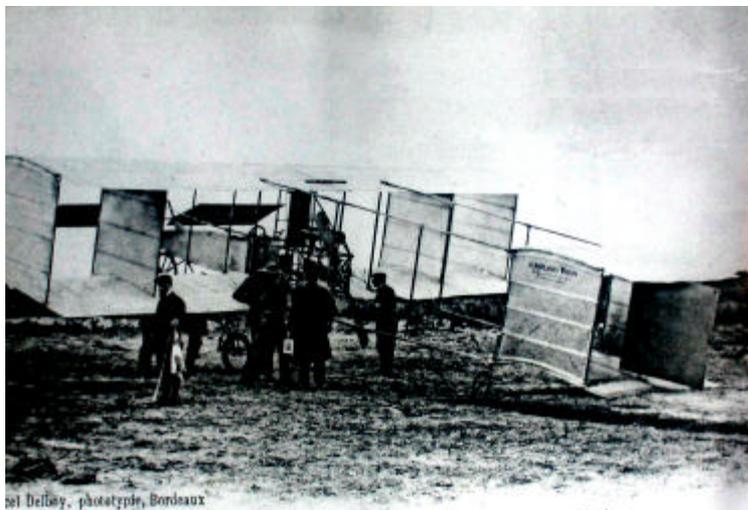
La Société Henry Farman a inscrit dès janvier 1910 quatre machines, qui sont maintenant d'un nouveau type dit H-Farman 1910 ou « sport » (allégé par la suppression des cloisons verticales), toutes mues par le prodigieux 7-cyl rotatif Gnome de 50 ch, pilotées par Georges Legagneux, 28 ans, Robert Martinet, 25 ans,

Henry Jullerot, 30 ans et l'excellent pilote belge Charles Van den Born, 37 ans.



Le nouveau biplan Sommer, avril 1910. (L'Aérophile).

La Société Sommer aligne deux biplans type 1910 allégés confiés à deux « terreurs » qui ont passé leur brevet de pilote de l'Aéro-Club de France sur un biplan Voisin et un H-Farman (et pas un Sommer), le bouillant Victor Rigal, as du volant, 31 ans et Jean Biélovucic. D'origine péruvienne par son père et Français par sa mère, né à Lima, Biélovucic, 20 ans, récemment breveté, se fait remarquer en venant à Bordeaux depuis Paris avec le biplan Voisin, par étapes. Breveté sur Sommer, Legagneux pilote un biplan H-Farman.



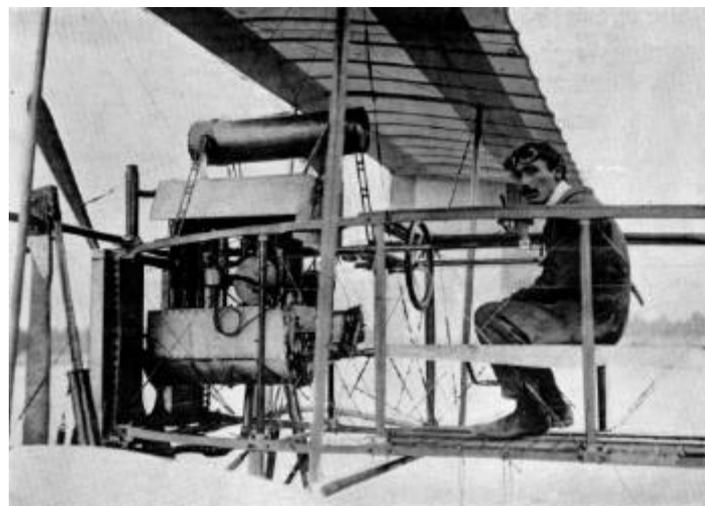
sel Deilley, phototypie, Bordeaux

Biplan Voisin du début de saison. Avant d'adopter le 7-cyl Gnome, Gabriel Voisin a monté des moteurs Antoinette (1909), puis ENV (1910) et même le 4-cyl maison. (L'Aérophile).

Parent pilote une machine qu'on n'avait jamais vue dans un meeting aérien, le biplan de Gabriel Poulain-Orange, et l'écurie Voisin qui détache à Bordeaux cinq biplans du type 1910 allégés à moteur ENV de 60 ch est représentée par un « vétéran » de 22 ans, Henri Brégi, qui pilote depuis décembre 1909 et un « débutant » de 38 ans, Ernest Paul.

| Pilote | Etat civil | n° brevet pilote de l'Aéro-Club de France |
|--------------|---|--|
| Aubrun | 25 août 1881 à Brunoy | 21 du 6 janvier 1910 sur Blériot |
| Audemars | 3 décembre 1882 à Genève (Suisse) | 100 du 10 juin 1910 sur Demoiselle |
| Bielovucic | 30 juillet 1889 à Lima | 87 du 10 juin 1910 sur H-Farman |
| Brégi | 4 décembre 1888 à Sedan | 26 du 21 décembre 1909 sur Voisin |
| Byasson | 20 mai 1870 à Paris | 175 du 9 août 1910 sur M-Farman |
| Camerman | 2 octobre 1884 à Paris | 33 du 8 mars 1910 sur M-Farman |
| Chevreau | 15 mai 1879 à Saint-Brisson-sur-Loire | 132 du 1 ^{er} juillet 1910 sur Wright |
| De Mumm | 13 janvier 1887 à Francfort (Allemagne) | 59 du 19 avril 1910 sur Antoinette |
| Féquant | 2 janvier 1886 à Paris | 63 du 2 mai 1910 sur H-Farman |
| E Gilbert | 19 juillet 1889 à Riom | Ecole Blériot, non breveté |
| L Gibert | 19 juin 1885 à Albi | 92 du 10 juin 1910 sur Blériot |
| Jullerot | 1 ^{er} décembre 1879 à Reims | 61 du 2 mai 1910 sur H-Farman |
| Küller | 28 juin 1881 à Loenen/Vecht (Pays-Bas) | 46 du 5 avril 1910 sur Antoinette |
| Latham | 10 janvier 1883 à Paris | 9 du 17 août 1909 sur Antoinette |
| Leblanc | 13 avril 1869 à Paris | 17 du 16 décembre 1909 sur Blériot |
| Legagneux | 24 décembre 1882 à Puteaux | 55 du 19 avril 1910 sur Sommer |
| Martinet | 24 décembre 1885 à Aucou (Pérou) Français | 78 du 17 mai 1910 sur H-Farman |
| Mollien | 25 avril 1876 à Amiens | 57 du 19 avril 1910 sur Blériot |
| Morane | 11 avril 1885 à Paris | 54 du 19 avril 1910 sur Blériot |
| Parent | 22 juin 1876 à Villefranche-sur-Saône | 189 du 29 août 1910 sur Poulain-Orange |
| Edmond Paul | 23 février 1879 à Paris Anglais | à l'école Blériot (non breveté) |
| Ernest Paul | 11 décembre 1871 à Paris | 91 du 10 juin 1910 sur Voisin. |
| Rémy | 12 août 1881 à Saint-Germain-en-laye | 143 du 19 juillet 1910 sur H-Farman |
| Rigal | 22 septembre 1879 à Paris | 60 du 2 mai 1910 sur Voisin. |
| Ruchonnet | 29 août 1877 à Ouchy (Suisse) | 127 du 1 ^{er} juillet 1910 sur Antoinette |
| Simon | 8 décembre 1885 à Paris | 177 du 9 août 1910 sur Blériot |
| Thomas | 6 mars 1886 à Périgueux (Dordogne) | 116 du 21 juin 1910 sur Antoinette |
| Tyck | - | (non breveté) |
| Van den Born | 11 juillet 1873 à Liège (Belgique) | n° 37 du 8 mars 1910 sur H-Farman |

Liste des pilotes présents à Bordeaux. (Source : Aéro-Club de France).



Le 4-cyl Voisin vu fin 1909. (Collection de l'auteur).



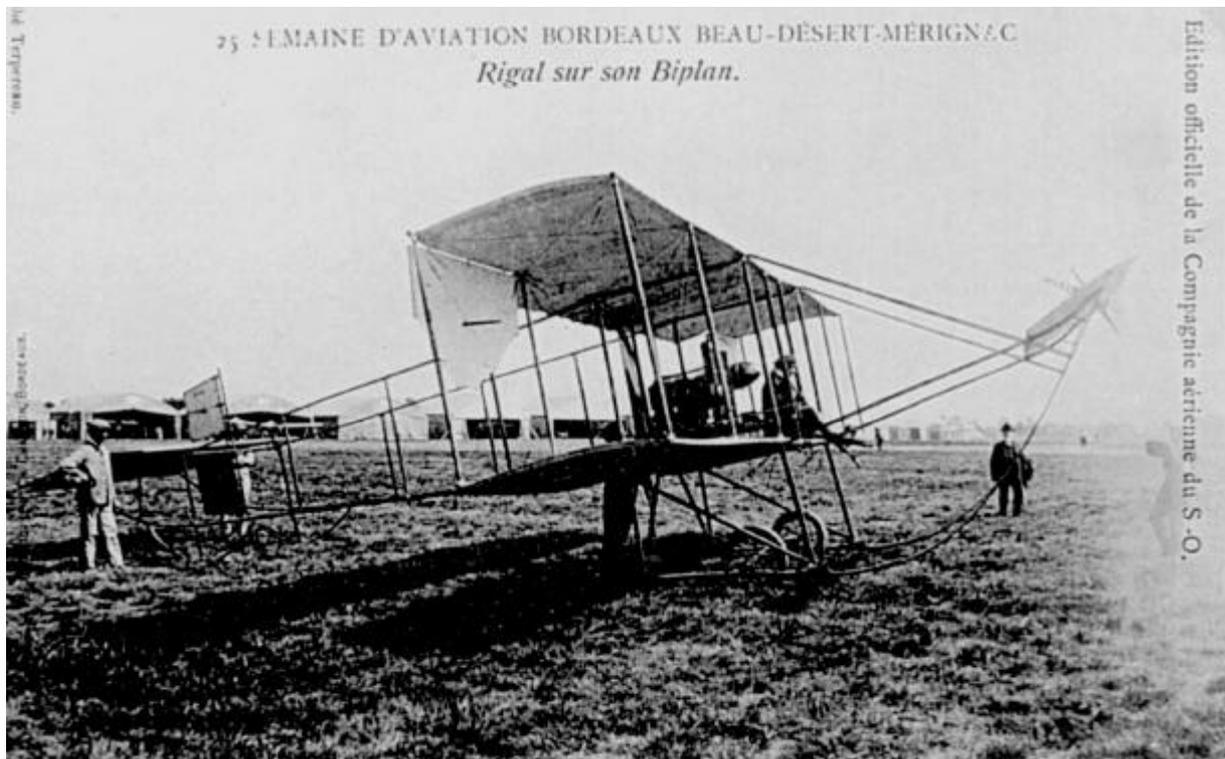
Arrivée de Biélovucic à Bordeaux sur le nouveau Voisin-Gnome de course. (Document CAEA).



Biélovucic se fait remarquer avant le meeting en venant de Paris à Bordeaux par les airs. Le nouveau Voisin-Gnome de course. 75 kg de gagnés sur le moteur ont permis d'alléger la structure de 150 kg, soit 225 kg de moins au total. (Document CAEA).

| Type | Places | Moteur | Surface portante | Envergure | Longueur | Masse |
|---------------------------|-----------------|------------------------------|----------------------|-----------|----------|--------|
| Wright 1909 | 2 (220 kg) | Bariquand et Marre 35 ch | 48 m ² | 12,50 m | 9,35 m | 450 kg |
| Voisin 1910 | 2 ou 3 (280 kg) | Gnome 50 ch | 38,50 m ² | 11,0 m | 10,0 m | 400 kg |
| Biplan Sommer 1910 | 2 (220 kg) | Gnome 50 ch ou ENV 60 ch | 36,0 m ² | 10,0 m | 12,0 m | 320 kg |
| Biplan H Farman 1910 | 2 (200 kg) | Gnome 50 ch ou ENV 60 ch | 45,0 m ² | 9,0 m | 10,0 m | 400 kg |
| Biplan M Farman 1910 | 3 (320 kg) | Gnome 50 ch ou Renault 60 ch | 50,0 m ² | 11,0 m | 12,50 m | 500 kg |
| Demoiselle Clément-Bayard | 1 (60 kg) | Dutheil-Chalmers 28 ch | 10,0 m ² | 5,10 m | 8 m | 118 kg |
| Blériot XI-2 bis 1910 | 2 (150 kg) | Gnome 50 ch | 25,0 m ² | 11,0 m | 9,0 m | 330 kg |
| Blériot XI bis 1910 | 1 (100 kg) | Gnome 50 ch ou Anzani ou REP | 14,0 m ² | 8,60 m | 7,50 m | 210 kg |
| Monoplan Nieuport II | 1 (110 kg) | Nieuport 28 ch | 15,0 m ² | 8,65 m | 7,15 m | 240 kg |
| Monoplan Hanriot | 2 (150 kg) | Clerget 50 ch | 26,0 m ² | 11,70 m | 10,0 m | 390 kg |
| Monoplan Antoinette 1910 | 2 (130 kg) | Antoinette 55 ch | 34,0 m ² | 14,80 m | 12,0 m | 480 kg |
| Biplan Poulain-Orange | 2 (180 kg) | ENV 60 ch | 40,0 m ² | 9,20 m | 6,75 m | 450 kg |

Les aéroplanes du meeting d'aviation de Bordeaux, septembre 1910. (Source : L'Aérophile).

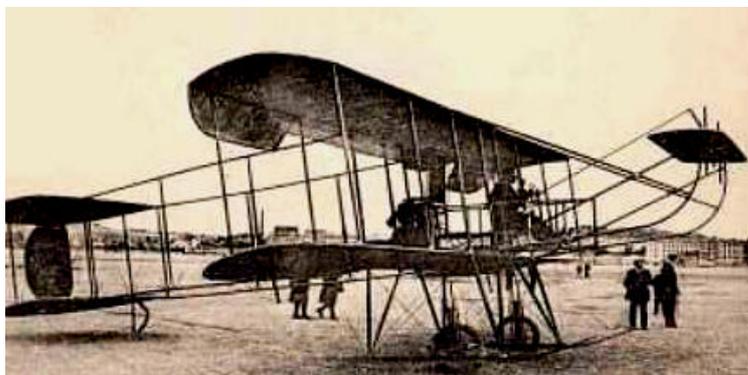


L'aviateur Rigal sur biplan Sommer-Gnome lors de la grande semaine de Bordeaux. (Carte postale ancienne).

Le premier jour

Le premier jour, 11 septembre, dès 9 h 30 le matin, par un temps magnifique, avec une légère brise venant de la mer, devant une foule importante, Bielovucic (biplan Sommer), Rigal (biplan Sommer), Brégi (biplan Voisin), Thomas (Antoinette), Martinet (biplan H Farman), Simon (Blériot), Küller (Antoinette) et Parent (Poulain-Orange) assurent le spectacle dès le début du meeting.

Ils s'élancent tour à tour pour disputer le prix de vitesse sur 10 km et si la mécanique tient, accumuler des tours pour la distance. Rigal atterrit presque aussitôt et regagne son stand, Brégi l'imite peu après. A 11 h 20, René Thomas s'élance sur l'Antoinette, suivi par Martinet et Simon. Vers midi, Bielovucic se pose après avoir couvert 160 km en 2 h 31 mn.



Le biplan Poulain-Orange de François Parent est une sorte de Maurice Farman à moteur V8 ENV 60 ch. (L'Aérophile).

Dans l'après-midi, plusieurs concurrents partent disputer plusieurs concours simultanément, ce qui accroît encore l'intérêt du public. Le prix de la hauteur est chèrement disputé entre ces huit aviateurs. Finalement, Bielovucic se classe premier pour le prix des départs (cinq ou six pilotes prennent le départ en ligne). Morane s'impose dans le prix de la hauteur (1 200 mètres), de vitesse (10 km abattus en 6 mn 36 s). Il mène aussi dans le prix de la totalisation des hauteurs (3 930 m). René Thomas s'octroie brillamment le prix de la plus grande distance couverte en un vol (162,500 km en 2 h 17 mn, une performance excellente), et mène dans le prix de la totalisation des distances, 292,500 km.

Le second jour

Le 12 septembre, sous un soleil radieux, devant un public venu nombreux et maintenant enthousiasmé, les onze aviateurs présents commencent leurs vols quand arrivent au terrain et procèdent au montage de leurs appareils

les pilotes militaires, les lieutenants Camermann, Féquant, Rémy, le lieutenant de vaisseau Byasson. La foule se passionne pour les préparatifs des machines.

On apprend par les organisateurs que Tyck, qui avait disparu le premier jour, s'est posé à 7 km de Beau-Désert dans la Lande. Audemars (sur la Demoiselle Clément-Bayard 1 qu'il préfère au lourd biplan Wright ou Clément-Bayard 2) est le premier à quitter le sol, devant Thomas, Küller (Antoinette), Simon, Martinet, Brégi, Biélovucic et Parent qui volent de concert.



L'aviateur Jean Bielovucic après son raid Paris-Bordeaux. (Collection du CAEA).

Ruchonnet (Antoinette) réussit la traversée de Bordeaux d'est en ouest en aéroplane, comme il l'avait fait le 24 août. Pas moins de neuf aviateurs se disputent le prix de vitesse. Ruchonnet brise son monoplan dans cette épreuve. Thomas, Küller, Simon, Biélovucic, Audemars font des vols intéressants et très remarquables, applaudis par la foule. Morane monte à 990 m et gagne le prix de la hauteur du jour et celui de la vitesse. Thomas mène dans le prix de la totalisation des distances et dans celui de la plus grande distance en un vol. Audemars avec la Demoiselle remporte le prix du meilleur départ, ce qui n'est pas un mince exploit.

Le troisième jour

Au cours de la troisième journée, le 13 septembre, cinq concurrents se disputent le prix du départ, Audemars, Parent, Martinet, Louis Gibert (25 ans, brevet n° 92 en date du 10 juin 1910) qui remplace Leblanc chez Blériot, de Mumm (Antoinette). C'est encore une fois Audemars qui est le plus rapide, son appareil étant très léger. Il abat les 12 km des six tours de piste en 9 mn 45 s.

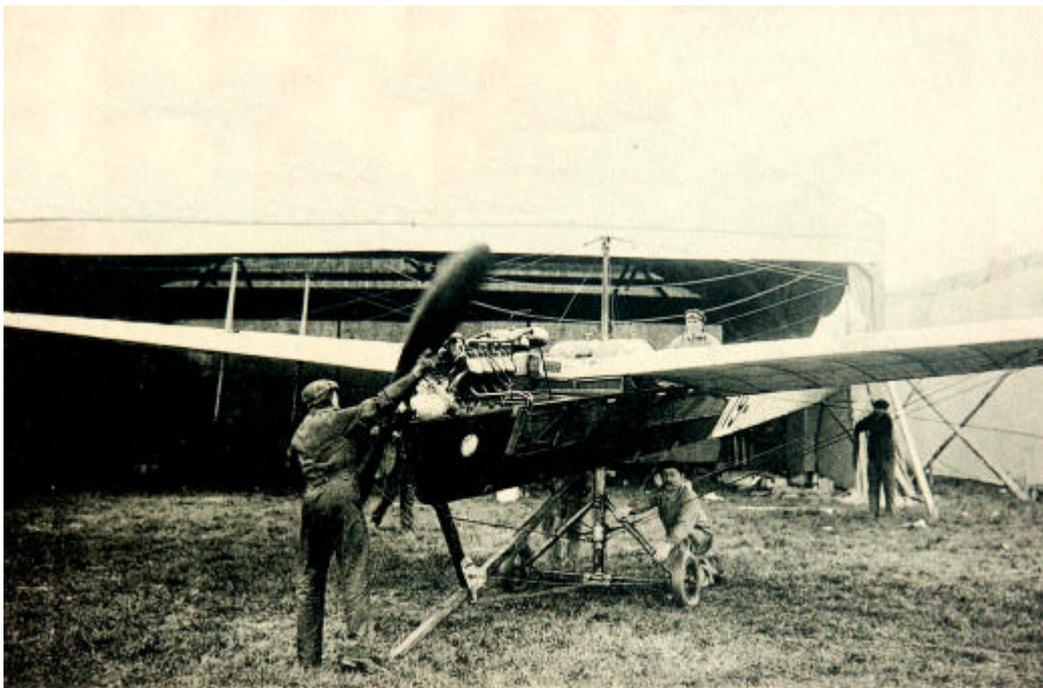
La journée est intéressante, les aviateurs ayant parfaitement compris qu'il leur fallait

assurer le spectacle. Ne sont-ils pas des privilégiés? Ils empochent en une heure ce que le meilleur de leurs ingénieurs gagne en un mois et le plus fin de leurs mécaniciens en 500 heures de labeur.

Neuf aéroplanes différents sont en piste pour la vitesse, Küller, Parent et son étonnante machine, Biélovucic, Ruchonnet, Aubrun (Blériot), Jullerot (biplan H Farman). Küller, Parent, Biélovucic, Ruchonnet, Aubrun, Jullerot rivalisent entre eux et ils volent souvent de front, ce qui ravit les spectateurs.



Départ de Ruchonnet pour sa seconde (le commentaire sur la carte postale est erroné) traversée de Bordeaux. (Collection CAEA).



Le Hollandais Küller sur Antoinette 50 ch au départ à Bordeaux (1910). (Collection CAEA).

Bielovucic couvre 125 km en 2 h 02 mn, Küller 105 km en 1 h 38 mn. Dans le prix de hauteur du 13 septembre, Morane est crédité de 1 480 mètres, Tyck 1 400 mètres (extraordinaire performance). Cette fois, Morane, qui ne fait pas de détails, s'adjuge pour la journée les prix de la hauteur, de la vitesse et celui de la totalisation des hauteurs. Thomas remporte brillamment celui de la totalisation des distances et Bielovucic le prix de la plus grande distance en vol, sa machine étant aussi performante qu'elle est élégante.



Accident de Rigal à Bordeaux. (Collection CAEA).

Le quatrième jour

Le quatrième jour s'alignent dans le prix du départ trois biplans, trois monoplans et la Demoiselle d'Audemars, soit sept aéroplanes de front. C'est encore Audemars et sa légère Demoiselle qui gagne le prix. Il abat les 10 km des cinq tours de piste en 8 mn 15 s et il ne lui faut que 18 mn 1 s pour couvrir 22 km. Il s'impose en vitesse devant Brégi, jeune et rapide, Aubrun et son Blériot, Gibert (Blériot), Thomas et Ernest Paul qui débute ainsi le meeting (biplan Voisin).



Le Lieutenant Rémy à Bordeaux en septembre 1910. (Collection René Lemaire).

Van den Born emmène dans son H Farman qui ne dispose que d'un siège deux officiers du 6^e Génie, debout à ses côtés.

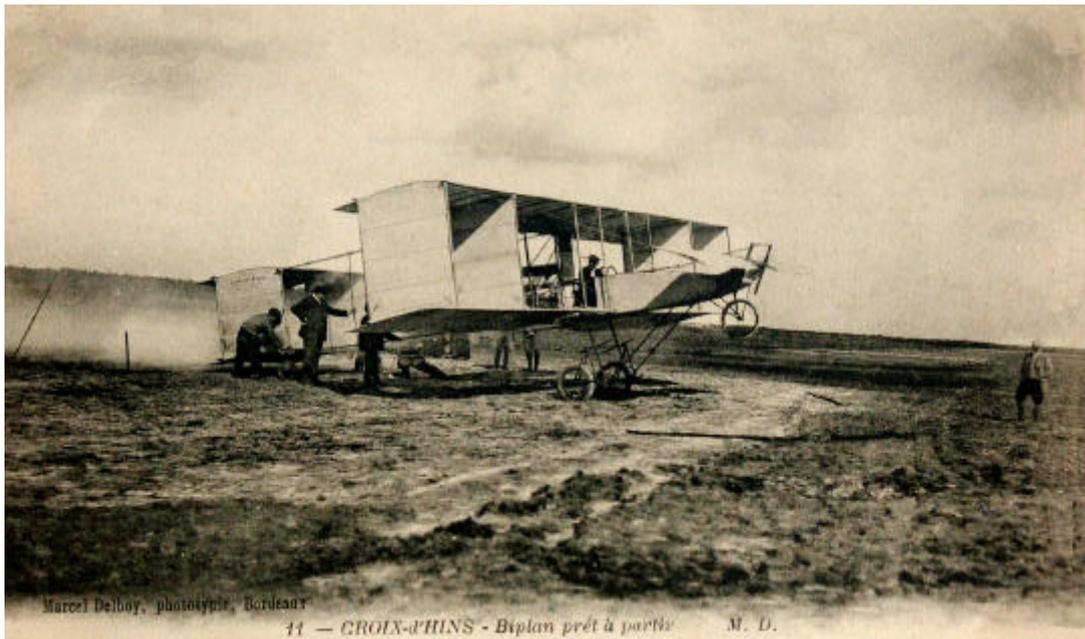
Legagneux fait preuve d'une grande classe, comme Latham. Il prouve par des vols parfaits qu'il maîtrise aussi bien le monoplane Blériot (de Leblanc) que son monoplane Antoinette habituel aux commandes très différentes.

Simon, Biélovucic, Brégi, Aubrun, Küller et Thomas effectuent de très beaux vols, démontrant leur maîtrise. Jusqu'alors plus lents, Aubrun (25 km) et Legagneux se classent dans le repêchage du prix de vitesse. Küller et Thomas se livrent un duel impressionnant pour la totalisation des distances.

Hélas, quelques incidents se produisent : le biplane Poulain-Orange de Parent s'écrase contre un talus. De Mumm, Audemars et Mollien cassent du bois, les aviateurs sont indemnes. Seul incident durant le meeting, l'ancien champion automobiliste (il a disputé le championnat du monde 1906 au volant d'une Itala) Victor Rigal fait une chute, sans gravité pour lui ; en revanche son appareil Sommer est brisé. Il finit le meeting sur un biplane Voisin.

La course Bordeaux-Arcachon constitue l'événement de la journée. Le premier à partir est Léon Morane, à 15 h 47. A 16 h 14, il vire déjà au-dessus du Grand hôtel à Arcachon. Il a mis 59 mn à l'aller (vent du sud-ouest), il met 31 mn pour le retour. Il est le plus rapide et franchit les 88 km en 1 h 30. Partis derrière lui, Legagneux, suivi de Tyck (qui a réparé) et du lieutenant Rémy (H-Farman) se trompent de direction et doivent rebrousser chemin.

Autre événement, clôturant brillamment la journée, René Simon a parcouru 280 km en moins de 4 h et mène dans la Coupe Michelin. Aubrun, Küller, Thomas se signalent par des vols superbes.



Le Voisin 1909 a encore de beaux restes. Celui-ci a été photographié au meeting de Croix d'Hins en mai 1910. (Document CAEA).



Le nouveau Voisin-Gnome de course, une machine qui préfigure les types suivants jusqu'en 1916. (L'Aérophile).



Bregé et son puissant Voisin à moteur V8 ENV de 60 ch à Beau-Désert en 1910. (Collection CAEA).

Le cinquième jour

Dans le prix du départ, deux concurrents, Audemars et Eugène Gilbert (le benjamin de l'épreuve, 20 ans, qui passe son brevet sur Blériot et hérite de la machine de Leblanc) courent la ligne de départ avant le coup de pistolet, et c'est Küller qui remporte l'épreuve du jour. Il abat les 10 km en 10 mn 08 s.

Le cinquième jour se dispute le Grand prix de vitesse sur 25 km. Morane, Aubrun, Simon tous sur Blériot-Gnome se qualifient pour la finale qui promet d'être chaudement disputée.

Dans le prix de la hauteur, très animé lui aussi, malgré un fort vent (15 m/s) et la poussière (qui empêche le public de les voir), les concurrents entrent en piste à 15 h 00. Morane, bien aidé par son puissant moteur 14-cyl, atteint 1950 m, Tyck 1 370 m (encore une très belle performance), Legagneux 1 330 m (remarquable), Brégi 900 m et Gilbert 800 m

Ces journées magnifiques effacent des mémoires des spectateurs le triste souvenir de Delagrangé gisant (janvier 1910) au milieu des débris de son appareil.

Le sixième jour

La sixième journée est passionnante, plus encore que les cinq jours précédents. Le matin, six concurrents s'affrontent dans le prix du dé-

part, remporté cette fois par Martinet (10 km en 10 mn 03 s), devant Ernest Paul (10 mn 42 s).

A midi, Aubrun annonce qu'il court pour la Coupe Michelin. Il s'élance à 12 h 41. Au bout de 2 h de vol, il a déjà couvert 167,500 km (ancien record d'Olieslagers battu), mais il ne s'arrête pas là. Les trois heures de vol sont couvertes avec 252,500 km ; 315 km sont parcourus après 4 h 25 mn de vol.

L'après-midi est aussi disputé que la matinée. Les lieutenants Rémy, Féquant, Chevreau, Camerman et le lieutenant de vaisseau Byasson se préparent pour le prix des passagers qu'ils disputent en soirée. Le lieutenant Byasson (Farman) arrive premier (100 km en 1 h 30), devant le lieutenant Féquant (92,50 km en 1 h 47 mn, sur H Farman également). Les pilotes officiers de la marine sont hilares qu'un des leurs ait battu ceux de l'armée.

Le soir vers 18 h, onze appareils sont encore en piste quand débute le prix de hauteur. Morane fait 550 m, puis 1500 m. C'est Legagneux qui remporte le prix quotidien de la hauteur. Morane se console avec le prix de la vitesse (10 km couverts en 6 mn 23 s, il est de plus en plus rapide). Par sa prestation très remarquable de tentative de victoire dans la Coupe Michelin, Aubrun remporte le prix du jour de la plus grande distance de vol et celui de la totalisation des distances.



Le nouveau biplan Voisin-Gnome type « course » vu à Bordeaux Beau-Désert en septembre 1910. (L'Aérophile).

Le septième jour

Le septième jour, Küller s'impose dans le prix du départ. Il abat les 10 km en 8 mn 36 s, Martinet se classe second derrière lui.

A 11 h 30 ont lieu les éliminatoires pour le prix des officiers, tous sur biplan H Farman. Sur un tour de piste (10 km), le lieutenant Re-

my se classe 1^{er} avec un temps de 10 mn 56 s, devant le lieutenant Chevreau, 11 mn 24 s. Le lieutenant Camerman a dû renoncer sur panne.

A 15 h commence le Cross-country entre Beau-Désert - Margaux - Libourne - La Bastide et Beau-Désert. Vainqueur, Morane (Blériot 100 ch) a effectué le parcours en moins d'une heure. Parti à 15 h 10, il est déjà au-dessus de Royan à 15 h 21. A 15 h 50, il survole Li-

bourne et il rentre à l'aérodrome de Mérignac à 16 h 09 mn. Parti à 15 h 23, Aubrun passe à Margaux à 15 h 41 puis il se dirige vers Libourne et vers le Bec d'Ambès, allant au devant du président de la République qui remonte la Garonne sur le *Dunois*. Le pilote Blériot file ensuite vers Libourne, vire à 16 h 15 et atterrit à Beau-Désert à 16 h 49. Parti à 15 h 20, Martinet abandonne la course, gêné par les remous (plus d'arrivée d'essence).

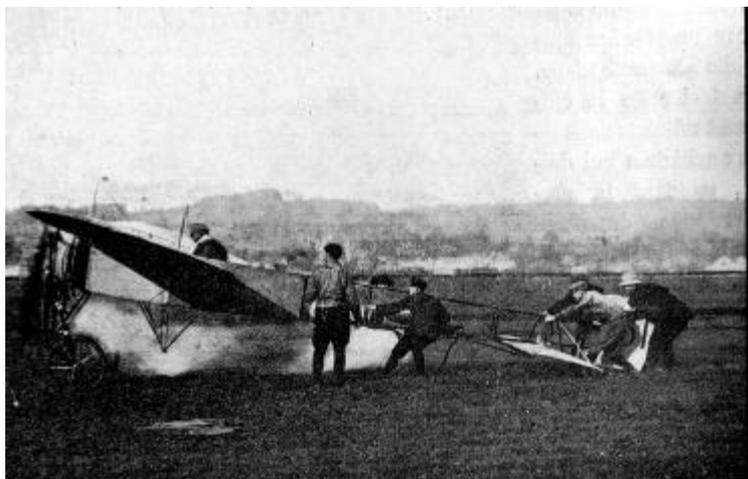
Legagneux s'impose dans la hauteur, 1240 m. Morane remporte la vitesse (10 km en 6 mn 28 s) et Thomas s'octroie le prix quotidien de la totalisation des distances.

Le huitième jour

La dernière journée du meeting de Bordeaux est triomphale. Les aviateurs, qui ont bien compris le système, assurent maintenant totalement le spectacle.

Le président de la République arrive à l'aérodrome à 16 h 30, accompagné de Messieurs Dupuy, ministre du commerce, Louis Barthou, ministre de la justice, Millerand, ministre des Travaux publics, Boué de Lapeyrère, ministre de la marine, Monis, sénateur de la Gironde.

Léon Barthou, vice-président de l'Aéro-Club de France, est accueilli par le président du Comité d'organisation et par un grand nombre de personnalités de Bordeaux et de la Gironde.



Surpuissant, le Blériot de Morane doit être retenu par quatre hommes. (L'Aérophile).

Audemars gagne le prix du départ, comme lors des premiers jours du meeting. Le lieutenant Rémy s'impose dans le prix de vitesse sur 25 km (en 25 mn 52 s) devant le lieutenant Chevreau (en 27 mn 18 s).



Le président Armand Fallières au dernier jour du meeting de Bordeaux, le dimanche 18 septembre 1910. (Collection CAEA).

Dans le prix de vitesse sur 25 km, Morane est encore une fois le plus rapide (16 mn 02 s), devant Aubrun (en 16 mn 47 s). Pendant toute la journée, Léon Morane s'attache à battre tous les records possibles : celui des 60 km (détenu par Olieslagers) est pulvérisé en 39 mn 32 s, celui des 70 km aussi, de même que celui des 80 km, des 90 km. Morane atteint 100 km en 1 h 06 mn et s'arrête à 122,500 km. Il bat au passage le record de l'heure.

Arrivé le matin, Latham exécute de jolis vols sur son Antoinette. En soirée, le lieutenant Girard et Jullerot sont victimes d'accidents. Ils cassent leurs machines mais ne sont que superficiellement blessés.



Lapize vainqueur du Tour de France, derrière Léon Morane à Bordeaux en 1910. (L'Aérophile).

Le dernier jour, sont attribués les prix du jour, comme on vient de le voir, et aussi les prix généraux du meeting, suivis par la cérémonie des podiums.

Le **Grand prix du président de la République** (une œuvre d'art signée André Falize) est remporté par Léon Morane, pour son record de vitesse.

Les prix (10 000 francs au premier, 5 000 au second) de **la plus grande distance en un vol** sont remportés par Emile Aubrun (315 km) de-

vant René Simon (280 km) tout deux sur Blériot.

Avec 60 km parcourus en 1 h 02 mn avec deux passagers, Biélovucic remporte **le prix des passagers** (5 000 francs).

Avec 317 km parcourus, Aubrun empoche les 20 000 francs de la **Coupe Michelin** et son objet d'art.

Les **Grands prix de la hauteur** (10 000 et 5 000 francs) vont à Morane (2 100 mètres) devant Legagneux (1 520 mètres).

Les **Grands prix de la totalisation de la hauteur** (12 000, 8 000, 6 000, 5 000 et 4 000 francs) vont à Morane (18 930 mètres), devant Legagneux (14 902 mètres), Tyck (10 665 mètres) qui n'est plus un inconnu, le jeune Brégi (9 085 mètres), et Eugène Gilbert (6 710 mètres).

Le prix du **Cross-country** va à Morane (6 000 francs).

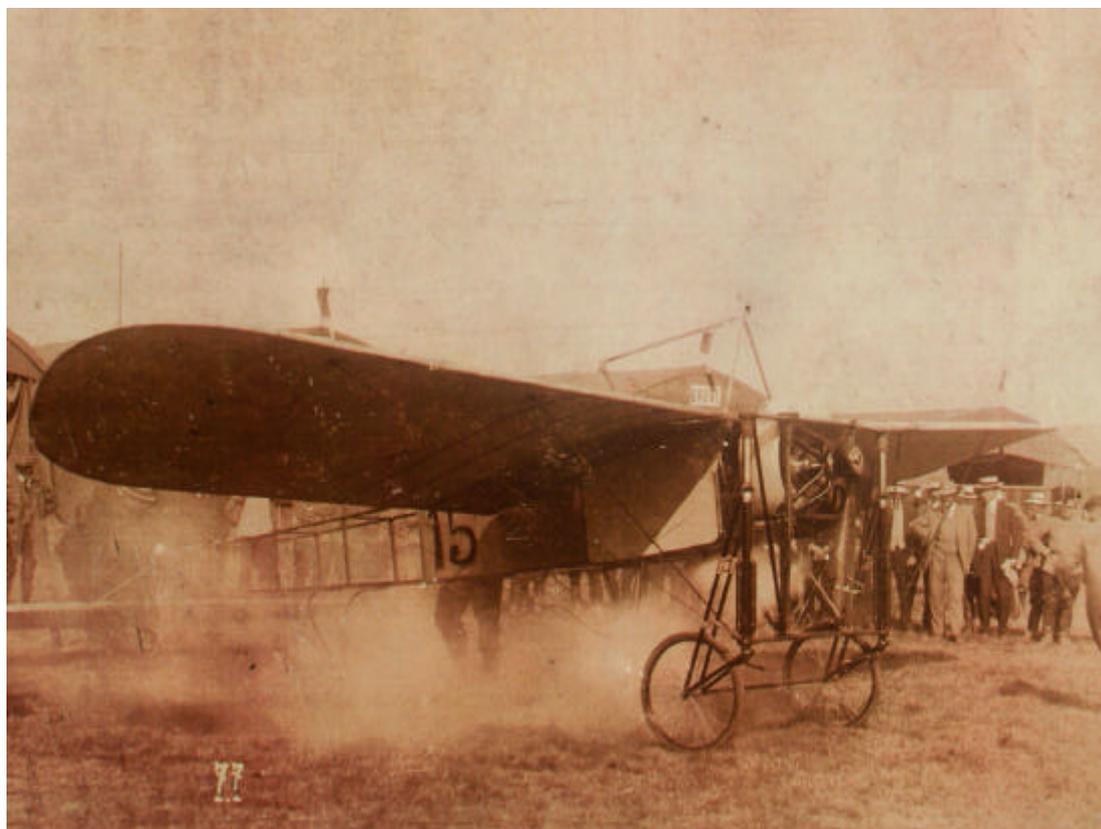
Les prix des officiers (7 000, 3 000, 1 000 et 1 000 francs) sont attribués au lieutenant Rémy (biplan H Farman), 110 km en 2 h 08 mn, et aux lieutenants Féquant (H Farman), Chevreau (Wright) et Byasson (M Farman).

Les prix de la vitesse sur 25 km vont à Morane (6 000 francs) et Aubrun (4 000 francs).

Enfin, les **Grands prix de la totalisation des distances** récompensent les performances de Thomas (monoplan Antoinette, moteur Antoinette, hélice Normale) 2 100 km (15 000 francs), Küller (monoplan Antoinette, moteur

Antoinette, hélice Normale) 1 750 km (7 000 francs), Simon (monoplan Blériot, moteur Gnome, magnéto Bosch, hélice Chauvière) 1 165 km (4 000 francs), Aubrun (Blériot) 932,500 km (2 000 francs), Biélovucic (Voisin) 850 km (1 000 francs) et Morane (Blériot) avec 470 km (1 000 francs). Martinet (H Farman, moteur Gnome) n'a volé que sur 389,500 km, Brégi (Voisin) 292,500 km, Audemars (Demoiselle Clément-Bayard) 268 km, Ruchonnet (Antoinette) 252,500 km, Parent (Poulain-Orange) 195 km, Legagneux (H Farman et Blériot) 70 km, Paul (Voisin) 50 km, de Mumm (Antoinette) 40 km, Mollien (Blériot) 37,500 km, Latham (Antoinette) 22,500 km, Louis Gilbert (Blériot) 20 km et Jullerot (H Farman) sur 5 km.

Le meeting de Bordeaux restera dans les annales comme un exemple paradoxal de dotations extraordinaires et en même temps d'une grande réussite populaire (65 000 entrées en huit jours), le prix des entrées étant bas (15 francs pour l'enceinte populaire et 40 francs pour une place assise en tribune), ce qui constitue une exception en cette fin d'année 1910. En huit jours, Morane empoche 52 000 francs, Aubrun 37 000 francs et part avec la Coupe Michelin, Thomas 22 000 francs, Legagneux 14 500 francs, Simon 9 500 francs, Küller 8 300 francs, Tyck 8 000 francs, Biélovucic 6 800 francs.



Léon Morane avant un départ au meeting de Bordeaux 1910. (Collection CAEA).