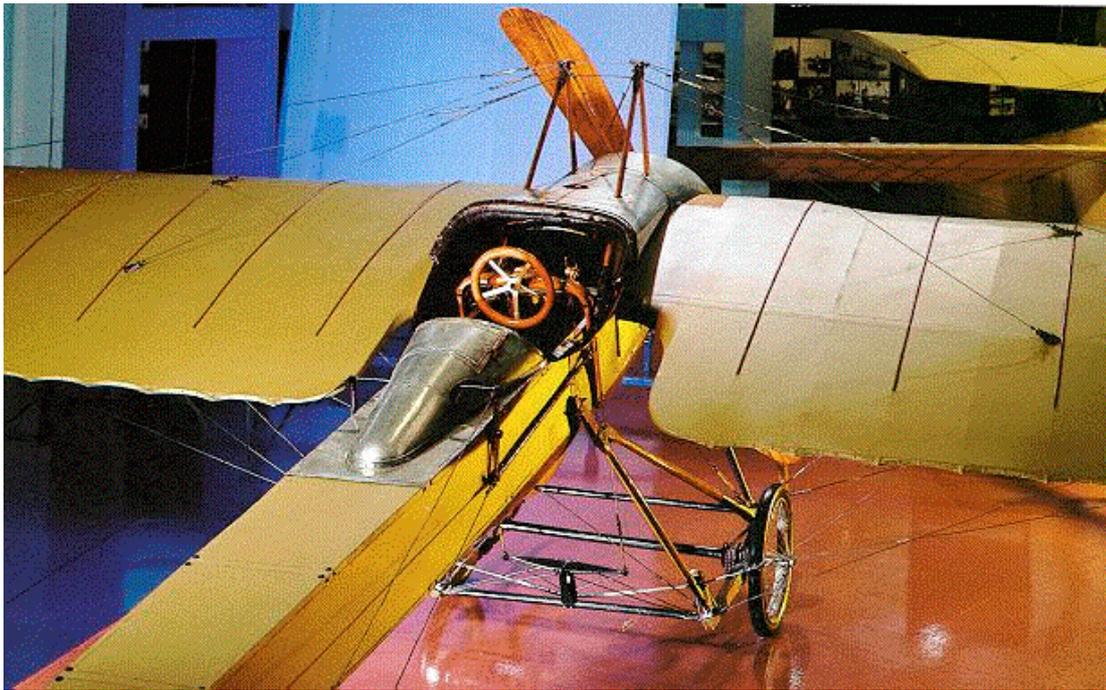


Les hydravions **DEPERDUSSIN**

par Gérard Hartmann



Le monoplan Deperdussin avec lequel le pilote Jules Védrines devint - plusieurs fois de suite - champion du monde de vitesse et reconquit la Coupe Gordon-Bennett aux Etats-Unis en 1912. (Cliché Musée naval de San-Diego).

Louis Béchereau et *Armand Deperdussin*

En 1906 après un séjour de six mois dans les ateliers de construction d'automobiles Clément Ader (1841-1925), le jeune ingénieur diplômé en 1903 des Arts & Manufactures d'Angers Louis Béchereau (1880-1970) entre à la Société de Construction d'Appareils Aériens fondée à Levallois-perret par le propre neveu d'Ader, Monsieur Mathey, une société spécialisée dans la sous-traitance. Là, en 1908, il rencontre Armand Deperdussin, un industriel lyonnais intéressé par les techniques émergentes, les moteurs à essence et l'aviation naissante.

En 1909, Deperdussin qui dispose d'une entreprise à Bétheny près de Reims et d'un entrepôt à Paris, rue des Entrepreneurs (Paris XV^e), demande à Béchereau de construire un aéroplane, une machine complète mais pas nécessairement capable de voler puisque destinée à être exposée à l'intérieur du hall

central du magasin parisien du Bon Marché. Béchereau crée un monoplan de type canard de huit mètres d'envergure, exposé la semaine de Noël dans le grand magasin parisien. C'est le premier avion Deperdussin.

En avril 1910, Armand Deperdussin transforme son entrepôt de la rue des Entrepreneurs à Paris en société de construction aéronautique appelée Société Pour les Aéroplanes Deperdussin (SPAD) ; pour réaliser des machines volantes, il engage Béchereau comme ingénieur.

Sorti en août 1910, le second aéroplane Deperdussin, baptisé type A, est un monoplan de 7,35 mètres d'envergure, très léger, dont le fuselage remarquablement étroit et de structure classique avec longerons de frêne reliés par des entretoises en sapin, raidi par des cordes à piano, est entoilé sur toute sa longueur. Les plans de queue, une caractéristique des créations de Béchereau, possède une forte flèche. L'aile est gauchie, les plans de queue comportent des ailerons.

Le Deperdussin type A de 1910 initial est



Les monoplans 1911-1912

Pour la saison des courses 1911, Béchereau prépare un nouveau monoplan, le type B, qui reprend un certain nombre de caractéristiques du précédent : aile droite, même profil, mâts en V inclinés vers l'avant, train d'atterrissage, forme des gouvernes de queue, toujours le petit volant de bateau, mais comportant d'importantes améliorations.



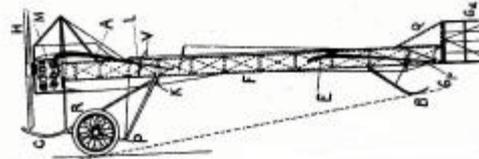
Le monoplan type B 1911 à moteur Anzani 60 fut le type le plus fabriqué en France avec trente exemplaires.

Deperdussin type A - 1910	
Envergure	7,35 m
Surface portante	14 m ²
Longueur	6 m
Poids à vide	280 kg
Poids au décollage	400 kg
Moteur	Anzani 35 ch
Hélice (diamètre)	2,50 m
Vitesse	70 km/h

Caractéristiques techniques du Deperdussin type A - 1910.

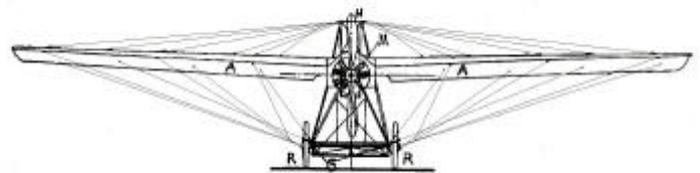
Le moteur est désormais un six cylindres fixe Anzani de 60 ch ou un 7-cyl rotatif Gnôme de 70 ch, plus puissant et plus endurant que l'Anzani, mais malheureusement encore plus bruyant. On trouve aussi d'autres motorisations : Clerget 50 ou 100 ch (fabriqué chez Clément-Bayard), Gnome 50 ch. Le petit volant placé devant le pilote agit cette fois sur des ailerons. Un capot en bois recouvert de cuir protège le pilote des projections d'huile de ricin sur le modèle à moteur en étoile. Le pilote est toujours assis au bord de fuite. Ce qui est très remarquable, et pour la première fois sur un aéroplane, tout l'avant de l'appareil, du capot moteur jusqu'à l'emplacement du siège du pilote, est traité de façon semi monocoque :

les couples de structure du fuselage, les longerons et les croisillons sont tout simplement remplacés par une coque creuse constituée de trois bandes de tulipier de Virginie contre-collées. Particulièrement résistante, cette structure est incroyablement légère. Les longerons d'aile sont faits en partie en kickory partie en frêne avec nervures de section en I portant semelles en frêne et âme en sapin. Les assemblages sont soignés à l'extrême. L'entoilage est en lin extra fort enduit à l'Emallite. La stabilisation est obtenue par gauchissement des ailes. Les commandes se font par pont oscillant à volant pour la profondeur et le gauchissement, la direction par palonnier.



Le Deperdussin-Gnome du concours militaire de Reims, octobre 1911. (L'Aérophile).

Le type B à moteur Clerget possède deux sièges en tandem, celui à moteur Gnome deux sièges de front. Le type C dit « monocoque » possède un train d'atterrissage composé de deux cintres contreplaqués fixés de part et d'autre de la coque entretoisés vers le bas par deux tubes d'acier. C'est robuste et très léger.



Le monoplan type B de 1911 à envergure de 12,50 m. (L'Aérophile).

L'Aérophile du 13 Août 1911 111

AÉROPLANES A. DEPERDUSSIN

USINES & BUREAUX : 19, rue des Entrepreneurs
PARIS - GRENELLE
Téléphone : 748-54 - Adresse Télégraphique : MONODEP-PARIS

Le Monoplan DEPERDUSSIN en plein vol.
MONOPLAN TYPE 1911
Record de Vitesse avec 3 et 4 PASSAGERS
50 kilomètres en 31 minutes 23 secondes

CIRCUIT EUROPÉEN - VIDART, pilotant un monoplan DEPERDUSSIN, premier à l'usage PARIS-LIÈGE et à l'usage CALAIS-PARIS. Titulaire du Classement général.

COURSE PARIS-ROME DU PETIT JOURNAL - VIDART, sur monoplan DEPERDUSSIN, seul appareil engagé, classé quatrième à ROME.

<p>Fuselage étroit à treillis renforcé à l'avant par une coque demi-cylindrique B^m S. G. D. G.</p> <p>Suspension à crochets et roues B^m S. G. D. G.</p> <p>Gauchissement B^m S. G. D. G.</p>	<p>Commandes doubles par pont et volant B^m S. G. D. G.</p> <p>Empennages & gouvernails Disposition B^m S. G. D. G.</p> <p>Hélice à pales multiples superposées B^m S. G. D. G.</p>
---	--

Hangars et Ecole de Pilotage à l'AÉRODROME de la CHAMPAGNE
COURCY, près REIMS (Marne)

Les hydravions DEPERDUSSIN

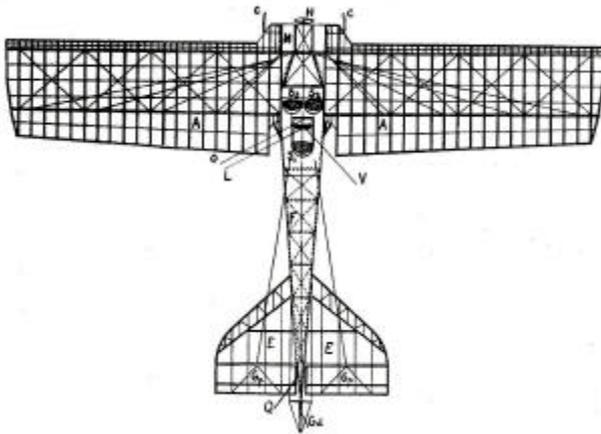


Deperdussin type B de sport - 1911	
Envergure	8,50 m
Surface portante	15,35 m ²
Longueur	7,45 m
Poids à vide	230 kg
Poids au décollage	400 kg
Moteur	Gnome 50/80 ch
Hélice (diamètre)	2,05 m
Vitesse	100 km/h

Caractéristiques techniques du type B de sport - 1911.



Le Deperdussin biplace voisin du type militaire utilisé par René Vidart en 1911 dans les courses d'endurance. (Musée de l'Air).



Monoplan Deperdussin-Gnome présenté au concours militaire de Reims 1911. Un troisième siège a été ajouté derrière les deux premiers. Les deux machines engagées, l'un à moteur Gnome et l'autre à moteur Anzani se sont qualifiées. (L'Aérophile).

Deperdussin type B militaire - 1911	
Envergure	12,50 m
Surface portante	29 m ²
Longueur	8,90 m
Poids à vide	260 kg
Poids au décollage	500 kg
Moteur	Gnome 100 ch ou Anzani 80 ch
Hélice (diamètre)	2,40 m
Vitesse	100 km/h

Caractéristiques techniques du type B militaire - 1911.

Recruté chez Deperdussin pour les saisons 1911 et 1912, le pilote René Vidart présente le monoplane type B dans les courses. Il est rejoint en septembre par Jules Védrines (1881-1919), un pilote expérimenté qui vient de chez Morane-Saulnier et qui connaît bien les

moteurs Gnome pour avoir travaillé deux ans comme mécanicien à Gennevilliers, et par Maurice Prévost, un jeune Rémois timide mais talentueux.

La première épreuve que Vidart dispute est la course Paris – Rome, organisée du 28 mai au 15 juin 1911 par le *Petit Journal*. Sur onze concurrents présents au départ, quatre seulement arrivent à Rome : André Beaumont sur monoplane Blériot XI monoplace, Roland Garros sur monoplane Blériot XI biplace, André Frey et René Vidart, quatrième sur le monoplane Deperdussin type B.



Deperdussin Gnome 14-cyl de Vidart au départ de Calais en 1911 dans la course des capitales d'Europe. (carte postale ancienne).

Vidart dispute ensuite la course du circuit des capitales d'Europe, une épreuve très longue et très éprouvante de 1 700 kilomètres organisée par un autre quotidien parisien, *Le Journal*, du 18 juin au 7 juillet. Sur son monoplane type B équipé pour la première fois d'un Gnome de 100 ch, Vidart finit troisième, devant Védrines, mais derrière les imbattables monoplans Blériot de Beaumont et Garros. Ce sera son meilleur résultat de l'année.



La plus grande sportive française du siècle, Marie Marvingt (1875-1963) surnommée « la fiancée du danger » sur un monoplane Deperdussin à Reims en 1912. (Musée de l'Air).

En fait, les monoplans Deperdussin disputent aux Nieuport, Blériot et Morane-Saulnier les meilleurs moteurs du moment, à savoir les rotatifs Gnome dont les 14 cylindres développent 100, 140 et bientôt 160 ch sur le monoplane type C fin 1912. Les sept cylindres de 50 à 80 ch sont alors utilisés dans les courses d'endurance, tandis que les quatorze cylindres ne sont utilisés que dans les courses de vitesse pure.

La version triplace militaire présentée au concours militaire en octobre 1911 voit son envergure agrandie et un train spécial (grandes roues) est monté.

Dans cette spécialité qu'est la vitesse pure, la

Les hydravions DEPERDUSSIN



course la plus prestigieuse de l'année est la Coupe Gordon-Bennett.



Deperdussin type à grande envergure (militaire) présenté au concours de Reims 1911. (L'Aérophile).

Deperdussin type C - 1912	
Envergure	8,60 m
Surface portante	17,70 m ²
Longueur	7,45 m
Poids à vide	350 kg
Poids au décollage	650 kg
Moteur	Gnôme 140 ch
Hélice (diamètre)	2,50 m
Vitesse	160 km/h

Caractéristiques techniques du Deperdussin type C - 1912.

La machine étant « pointue », peu d'aviateurs ont passé leur brevet de pilote d'aéroplane sur un Deperdussin : Prévost, L-C Gaillard, l'Italien Borsalino, E. Desprès, M. Issartier et P. Lacombe.



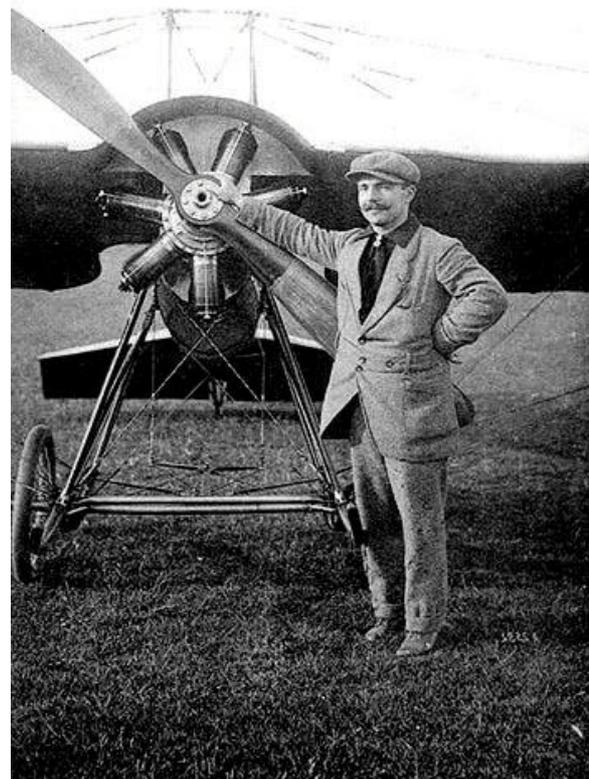
Le Deperdussin à moteur Clerget 100 ch (Clément-Bayard) en 1911. (Collection Clerget).



Marie Marvingt sur Deperdussin B à Jarville-la-Malgrange (Meurthe-et-Moselle) en 1912. (Musée de l'Air).



L'aviateur Guillaume Busson, 26 ans, sur monoplan Deperdussin (brevet de pilote d'aéroplane n° 121 passé sur Blériot en juin 1910).



Deperdussin de Marius Lacrouze en 1911. (L'Aérophile).

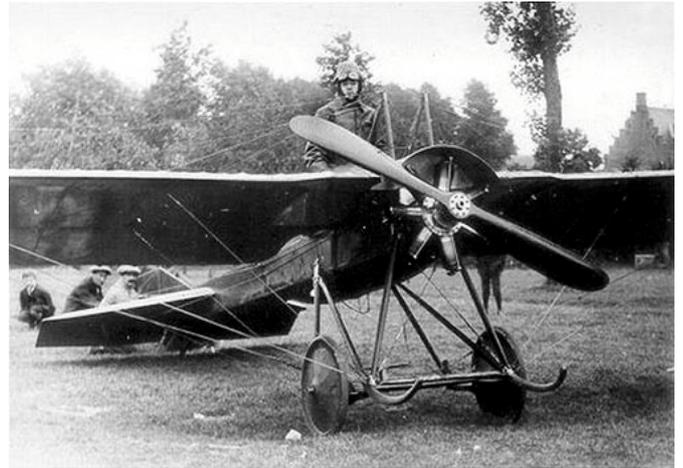
Les hydravions DEPERDUSSIN



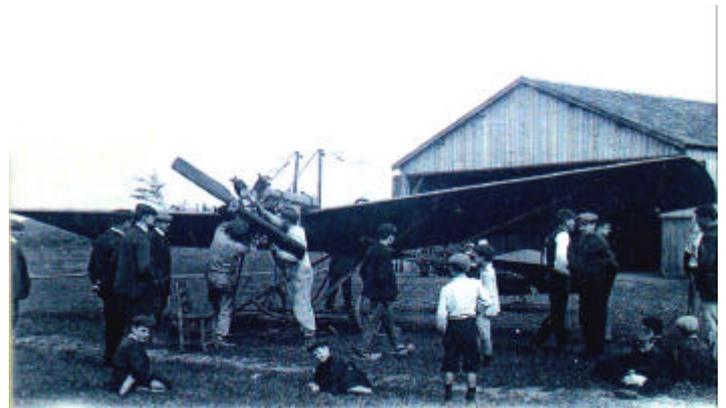
Le beau monoplan Deperdussin du Musée de l'Air du Bourget et son rotatif Gnome. (Cliché de l'auteur).



Deperdussin de la Shuttleworth collection.



Le Deperdussin de l'aviateur Crombez, 1911.



Issartier sur Deperdussin au meeting de Bordeaux 1911. (CAEA).



Deperdussin 1911. (Collection de l'auteur).



L'aviateur Marcel Issartier et son Deperdussin-Gnome en 1911.



Réplique du Deperdussin type C de 1911 parti disputer aux Etats-Unis la Coupe Gordon-Bennett. (N.A.S.M.).



La Coupe de vitesse Gordon-Bennett d'aviation

James Gordon Bennett Junior (1841-1918) succède à son père en 1867 à la tête du journal le New York *Herald*. Sa spécialité : relater les événements internationaux, et en particulier les grands événements d'actualité. Le journal s'implique même dans certains d'entre eux. Entre 1869 et 1871, James Gordon Bennett finance l'expédition de Henry Stanley qui doit retrouver David Livingstone en Afrique. De 1879 à 1881, il finance l'expédition arctique de G. W. De Long. Les récits de ces expéditions dans son journal « dopent » les ventes. Après 1877, James Gordon-Bennett vit régulièrement à Paris dont il apprécie la culture et le mode de vie. Il dirige son journal par téléphone, et par dépêches câblées.



Le rotatif Gnome 80 ch du Deperdussin type C de 1912. (Musée naval de San-Diego).

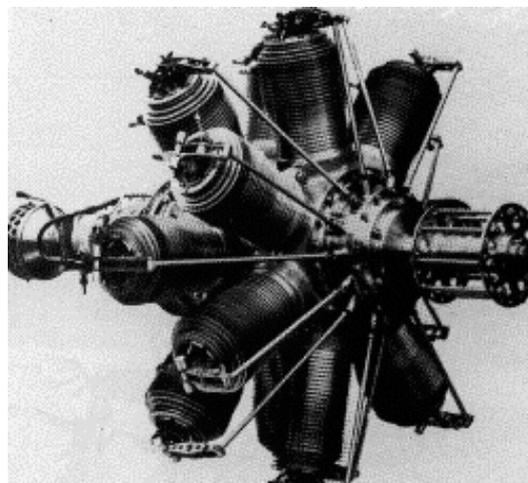
James Gordon-Bennett Jr. est un fanatique de la vitesse. La première Coupe *Gordon-Bennett* organisée en 1901 s'adresse aux yachts de compétition. En 1906, l'intérêt de Gordon-Bennett se tourne vers les ballons dont la Coupe constitue la course de vitesse (elle existe toujours, Bertrand Picard, en réalisant le premier tour du monde en ballon a décroché la Coupe *Gordon-Bennett* 1998 de vitesse). En 1909, une Coupe de vitesse *Gordon-Bennett* est créée pour les avions, récompensant à Reims le plus rapide sur 30 kilomètres. Le vainqueur se voit attribuer une coupe en argent d'une valeur de 25 000 francs, plus une somme en espèce de 12 500 francs. Le règlement prévoit que la Coupe soit remise en jeu chaque année, jusqu'à ce qu'un pays la remporte définitivement. Pour ce, il lui faut trois victoires à la suite.

Deperdussin type « monocoque » - septembre 1912	
Envergure	7,00 m
Surface portante	10,50 m ²
Longueur	6,25 m
Poids à vide	230 kg
Poids au décollage	330 kg
Moteur	Gnome 7 ou 14-cyl
Hélice (diamètre)	2,50 m
Vitesse	170 km/h

Caractéristiques techniques du Deperdussin « monocoque » ou type C de course, septembre 1912.

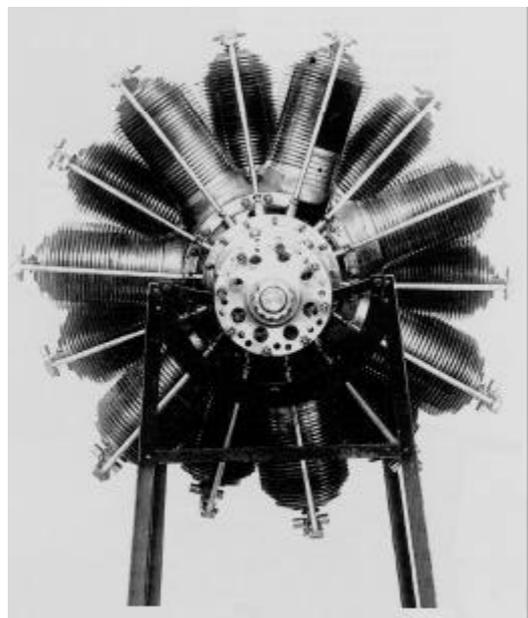
La première Coupe d'aviation *Gordon-Bennett* pour avions eut lieu à Reims en août 1909, et elle fut remportée par l'Américain Glenn Curtiss, à plus de 70 km/h, devant Blériot.

Le règlement obligeant à disputer l'épreuve dans la nation du dernier vainqueur, la Coupe Gordon-Bennett 1910 fut disputée aux Etats-Unis. Elle fut remportée par l'Anglais Claude Grahame-White sur monoplan Blériot.



Moteur 14 cylindres Gnome de 100 ch. (Musée de l'Air).

Donc, en 1911, et pour la première participation d'un Deperdussin, la Coupe est disputée en Grande-Bretagne à Eastchurch sur l'île de Sheppey sur l'embouchure de la Tamise, sur un circuit fermé de 150 kilomètres. Avec les nouveaux 14-cyl Gnome de 100 ch, les rapides monoplans de Vidart et Prévost nourrissent chez leurs pilotes beaucoup d'espoirs.



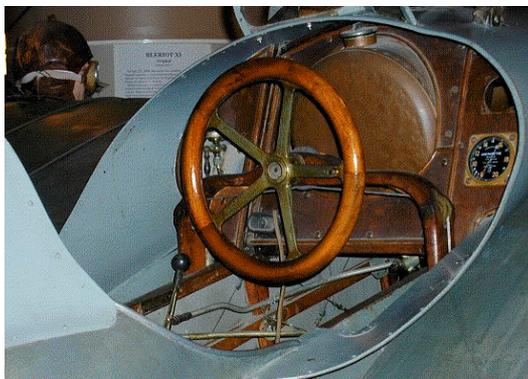
Le plus puissant moteur de l'année 1911 : le 14 cylindres rotatif Gnome de 140 ch. (Musée de l'Air).

Le 12 juin 1911, en préparation de la Coupe *Gordon-Bennett*, le pilote et associé de Blériot Alfred Leblanc, avec 125 km/h, reprend sur son monoplan Blériot 23 son record du monde de vitesse à Védrières (109 km/h), grâce au moteur Gnome de 100 ch. Souffrant, Leblanc ne peut battre Weymann à

Les hydravions DEPERDUSSIN



Eastchurch le 1^{er} juillet lors de la Coupe *Gordon-Bennett*, qui parcourt le circuit en une heure onze minutes. Les Deperdussin de Vidart et Prévost sont battus par le rapide et léger monoplan Nieuport piloté par l'Américain Charles Weymann. La Coupe *Gordon-Bennett* repart aux Etats-Unis.



Poste de pilotage du monoplan Deperdussin 1912. (Musée naval de San-Diego)

N°	Pilote	Appareil	Moteur
1	A. Leblanc	Blériot 23	Gnome 100 ch
2	G Hamel	Blériot 23	Gnome 100 ch
3	Ch Weymann	Nieuport II	Gnome 100 ch
4	R Moineau	Breguet U3	Gnome 140 ch
5	R Vidart	Deperdussin	Gnome 100 ch
6	M Prévost	Deperdussin	Gnome 100 ch
7	H Brégi	Breguet U3	Gnome 100 ch
8	J Fischer	Henry Farman	Gnome 100 ch
9	E Renaux	M. Farman	Renault 90 ch

Les neuf concurrents inscrits dans la Coupe *Gordon-Bennett* 1911. Bel alignement de 14 cylindres Gnome !

Deux mois après, Jules Védrines quitte la firme de Puteaux pour rejoindre Prévost chez Deperdussin. Védrines décide de s'attaquer au record du monde de vitesse, détenu depuis l'été par Edouard Nieuport, avec 133 km/h. Propulsé par le nouveau moteur Gnome de 140 ch, Védrines sur le Deperdussin type B pulvérise le record, avec 167,800 km/h.

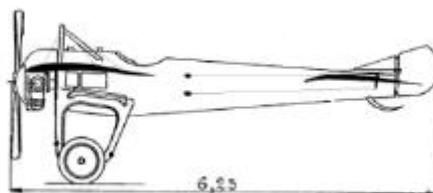


Deperdussin à moteur 14 cylindres Gnome de 140 ch avec lequel Védrines remporta le record du monde de vitesse 1911. (Musée des Arts et métiers).

Année	Lieu	Pilote	Appareil	Vitesse
1909	Reims	Curtiss	Curtiss	69,8 km/h
1910	New York	Gr-White	Blériot	103 km/h
1911	Eastchurch	Weymann	Nieuport	124 km/h
1912	Chicago	Védrines	Deperdussin	174 km/h
1913	Reims	Prévost	Deperdussin	203 km/h
1920	Etampes	Sadi-Lecointe	Nieuport-Delage	266 km/h

Les différents vainqueurs des Coupes de vitesse pour aéroplanes *Gordon-Bennett* (1909 à 1920).

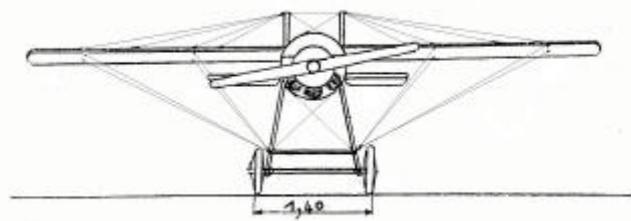
En 1912, la Coupe *Gordon-Bennett* se déroule à Chicago, sur un circuit de six miles. Elle est remportée par Védrines, sur un monoplan Deperdussin type C à moteur Gnome 14 cylindres de 140 ch, qui parcourt les 200 kilomètres en une heure dix minutes, à la moyenne de 169,700 km/h, battant le record du monde de vitesse. Il est intéressant de noter qu'en 1912, Védrines a battu sept fois le record du monde de vitesse, toujours sur Deperdussin-Gnome 14-cyl : en début d'année à Pau il bat à cinq reprises le record qu'il porte à 167,910 km/h ; le 13 juillet à Reims au meeting militaire, il dépasse 170 km/h et le 9 septembre à Chicago dans la Coupe *Gordon-Bennett*, il est chronométré officiellement à 174,100 km/h, mais certains pensent qu'il a dépassé 180 km/h.



Deperdussin « monocoque » de la Coupe *Gordon-Bennett* 1912. (L'Aérophile).



Le monoplan Deperdussin vainqueur de la Coupe *Gordon-Bennett* 1912 à Chicago. (Musée naval de San-Diego).



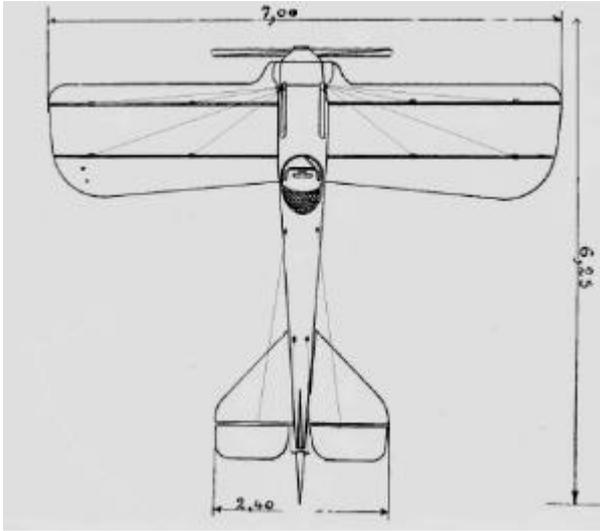
Le Deperdussin « monocoque » type Coupe *Gordon-Bennett* 1912.

En 1913, l'organisation de la Coupe *Gordon-Bennett* revient par conséquent à la France. Elle est disputée pendant l'été à Reims.

Les monoplans Deperdussin 1913 sont d'un nouveau type, le type D, un type C encore plus aérodynamique. La première particularité de l'avion est que le fuselage est entièrement monocoque, du capot moteur à l'étambot. Une large casserole d'hélice en duralumin recouvre en partie le moteur, cette fois un 14 cylindres Gnome de 160 ch. La seconde particularité est que les mâts de cabane sont profilés, de même que les jambes de train, les haubans et

Les hydravions DEPERDUSSIN

câbles de commande étant réduit à leur plus simple expression. Même les roues sont profilées. Le résultat est là : le nouvel appareil de vitesse Deperdussin se montre imbattable dans toutes les courses de vitesse qu'il dispute.



Le Deperdussin « monocoque », septembre 1912. (L'Aérophile).



Deperdussin « monocoque » de la Coupe Gordon-Bennett 1912. (Cliché Musée de l'Air).

Les Deperdussin type D de Védrines et Prévost se disputent la victoire à Reims dans la cinquième Coupe Gordon-Bennett sur un circuit de 200 kilomètres. Le 17 juin, avec le moteur de 140 ch, Védrines effectue un tour de circuit à 179,820 km/h. Le 27 septembre, avec le nouveau 160 ch, il réalise 191,898 km/h. La presse salue l'événement considéré comme tout simplement extraordinaire. Cependant, malgré ses efforts, Védrines est battu par Prévost le 29 septembre, qui vole sur le tour de piste à la vitesse alors effarante de 203,850 km/h !

La guerre va interrompre la compétition. L'épreuve 1914 n'aura pas lieu et la Coupe Gordon-Bennett reprendra en 1920.



Monoplan Deperdussin vainqueur de la Coupe Gordon-Bennett en 1912 à Chicago. Reconstitution (réplique) du Musée des transports du Maine aux Etats-Unis.



Monoplan de course Deperdussin type D, voisin du vainqueur de la Coupe Gordon-Bennett 1913. Collections du Musée de l'Air.



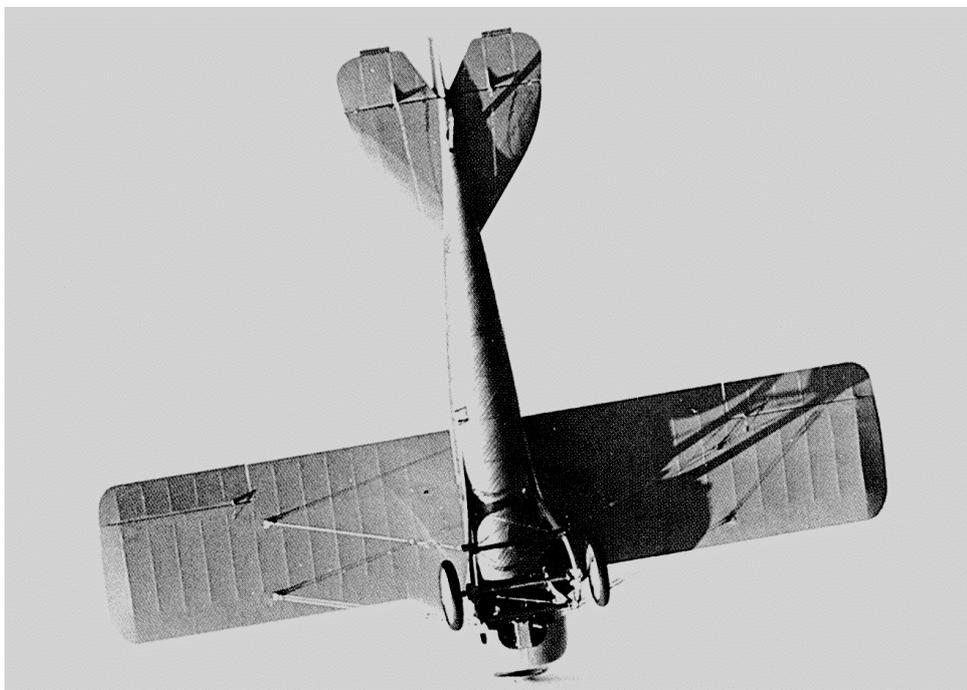
Maurice Prévost à Reims en 1913, vainqueur de la cinquième Coupe Gordon-Bennett, entouré de sa mère et de Louis Béchereau.



Deperdussin monocoque de la Coupe Gordon-Bennett 1913. (Musée de l'Air).



Le Deperdussin de vitesse et son 14-cyl Gnome de course. (CAEA).



Monocoque Deperdussin de Prévost, vainqueur de la Coupe Gordon-Bennett 1913 le 29 septembre à Reims, avec 203,850 km/h.

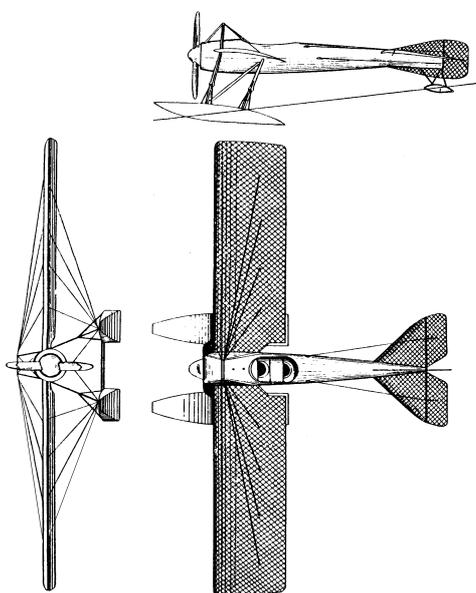


Deperdussin de course, 1913.



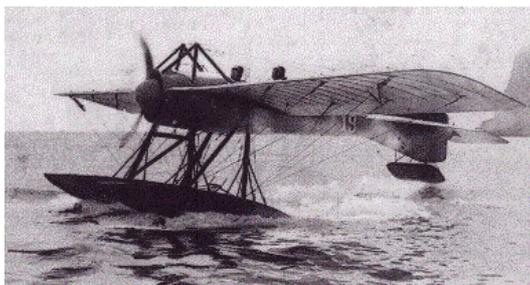
Le type D hydro

Le monoplane de course Deperdussin type D créé par Béchereau pour la saison 1913 donne rapidement naissance à une version hydro, équipée de trois flotteurs Tellier à double bordé, deux à l'avant de quatre mètres de long et un petit sous la queue à l'arrière. Leur flottabilité est de 2.600 kg pour un poids de flotteurs de 160 kg pour les flotteurs principaux et 175 kg pour un poids de 12 kg pour le flotteur arrière. La liaison des flotteurs avant au fuselage-coque s'effectue par deux jambes profilées en acier spécial montées sans amortissement et obliquement, elles sont réunies et renforcées par des bras obliques croisés. Les mouvements latéraux des flotteurs sont bloqués par quatre montants en acier triangulés.



Deperdussin hydro type 1913. (L'Aérophile).

L'hydro est un biplace en tandem. Le capot avant est métallique (duralumin). Les ailes ont été largement échancrées au niveau du poste de pilotage pour permettre au pilote de voir vers le bas. Sa surface portante, 27 m², permet d'enlever 1.350 kg. La coque ne pèse que 240 kg, contre 380 kg au type B. D'une capacité de 450 litres (375 litres d'essence et 75 litres d'huile), les réservoirs de combustibles sont logés dans la coque. Les 270 kg d'essence assurent plus de cinq heures d'autonomie.



Le Deperdussin type D monocoque version hydro aéroplane, vu ici à Monaco pendant la Coupe Schneider 1913. (Musée de l'Air).

La première *Coupe Schneider* se dispute à Monaco en avril 1913. Son règlement, inspiré de la Coupe de vitesse *Gordon-Bennett*, est destiné aux courses d'hydro aéroplanes exclusivement sur un parcours maritime. Les concurrents doivent naviguer au moins 4,7 kilomètres sur l'eau avant de décoller pour un parcours de 280 kilomètres, soit 28 tours d'un circuit de 10 kilomètres situé entre la baie de Monte-Carlo et Roquebrune Cap Martin (Alpes Maritimes) près de Nice.



Louis Janoir connaît quelques soucis aux essais avec ses jambes de flotteurs, réglées trop raides. (Cliché Musée de l'Air).

Le nombre d'engagés de cette première *Coupe Schneider* est déjà un record : 26 pilotes, 23 français et trois étrangers, soit 17 pilotes d'usines soutenus par les constructeurs. Le règlement interdisant plus de trois avions par nation, la France, opposée aux Etats-Unis (Charles Weymann est citoyen Américain) à la Belgique (Jules Fischer) et aux Pays-Bas (Anthony Fokker), doit organiser une épreuve éliminatoire entre les pilotes des équipes Maurice Farman (Renaux et Gaubert), Henry Farman (Chevillard et Fischer), Nieuport (Espanet), Borel (Chemet et Daucourt), Morane-Saulnier (Garros et Gilbert), Astra (Labouret et Barra) et Deperdussin, qui aligne rien moins que cinq pilotes : Prévost (n° 19), Janoir (n° 20), Védrières (n° 21), Laurens (n° 22), et Devienne (n° 23).

Deperdussin type D -1913	
Envergure	13,50 m
Surface portante	27 m ²
Longueur	9 m
Poids à vide	750 kg
Poids au décollage	1.300 kg
Hélice (diamètre)	2,70 m

Caractéristiques techniques du Deperdussin type D 1913.

Les hydravions DEPERDUSSIN



Chez Deperdussin, Védrines et Laurens étant éliminés, moteur explosé, Janoir accidenté, c'est Prévost qui défend la firme parisienne dans cette épreuve éliminatoire. Opposé à Garros sur Morane-Saulnier, Espanet sur Nieuport, Chemet sur Borel et Brégi sur Breguet, il finit premier, devant Garros et Espanet.



Malgré une commotion cérébrale suite à un accident d'avion à Epinay-sur-Seine en janvier 1912, Védrines s'est dépensé sans compter pour imposer son Deperdussin en 1913. C'est Prévost qui va hériter des lauriers à chaque fois.

La *Coupe Schneider* 1913 se dispute le 16 avril entre ces trois pilotes français et le seul pilote étranger, Weymann, car Fokker et Fischer sont

forfaits. Prévost part le premier pour les vingt huit tours d'un circuit parcouru en quatre minutes environ. Garros part second, mais il va devoir faire de la mécanique durant quatre heures, son moteur Le Rhône ayant serré. Le brillant docteur Espanet suit avec son Nieuport Gnôme 14 cylindres, mais il tombe en panne de moteur au 19^e passage. Parti dernier, Weymann sur son rapide monoplan Nieuport rattrape son retard en temps sur Prévost. Au kilomètre 150, il est même pointé par les commissaires devant Prévost. Ce dernier s'arrête un tour avant la fin, ayant mal compté ses tours. Les commissaires sportifs lui adressent de grands signes. Quand il repart, il est nettement devancé par Weymann. Mais le moteur de ce dernier serre.

Maurice Prévost est déclaré vainqueur de la première *Coupe Schneider*, une épreuve relatée dans toute la presse. Par voie de conséquence, le nom de Deperdussin se fait connaître partout dans le monde.



Maurice Prévost remporte à Monaco en 1913 la première Coupe Schneider, sur son Deperdussin. (Cliché Musée de l'Air).

Dans la course Paris – Deauville disputée en 1913, les trois Deperdussin engagés abandonnent. Mais la victoire de Prévost le 29 septembre dans la *Coupe Gordon-Bennett* redonne le moral au constructeur qui peut espérer vendre ses machines et avoir un bel avenir dans la construction aéronautique. Hélas, le 31 décembre 1913, Armand Deperdussin est mis en examen pour escroquerie (il a mis sur le marché de la soie artificielle, de la « fausse » soie) et détournement de fonds ; sa société d'aviation ne pourra tirer les bénéfices des victoires glanées en 1913. En janvier

1914, la société SPAD est liquidée. Les actifs de la rue des Entrepreneurs seront rachetés par Blériot le 1^{er} août 1914, sous le nom Blériot-SPAD. Il ne sera désormais plus question d'avions de sport mais de guerre.

Au cours de la seule année 1913, les constructeurs aéronautiques français ont produit 1 148 avions, 146 hydravions, 5 700 hélices et 2 440 moteurs. Fin 1913, tous les records du monde sont français, vitesse, altitude, durée et distance de vol.

Après trois victoires consécutives, 1912, 1913 et

Les hydravions DEPERDUSSIN

1920, la France en 1920 remporte définitivement la Coupe *Gordon-Bennett*.

Béchereau est licencié de chez Blériot-SPAD en 1919 et remplacé par son second, André Herbemont. Après la guerre, délaissé et complètement ruiné, Armand Deperdussin, qui a séjourné un moment en

prison, finit par se suicider le 11 juin 1924 dans un hôtel près de la gare Saint-Lazare à Paris.



Pendant des décennies, le monocoque Deperdussin de 1913 va rester synonyme de vitesse pure dans l'imagerie populaire. Il faudra attendre les machines de la Coupe Schneider 1926-1934 pour faire oublier l'image du monoplan Deperdussin.

