

Marcel Hanriot, plus jeune pilote d'Europe

par Gérard Hartmann



Premier pilote à s'élancer durant la grande semaine d'aviation de Rouen, le vendredi 17 juin 1910 vers 18h00, Marcel HANRIOT pilote un monoplan Hanriot IV construit par son père. Il est le plus jeune pilote breveté de France et le plus jeune aviateur d'Europe, sans doute du monde. (Collection Clerget).

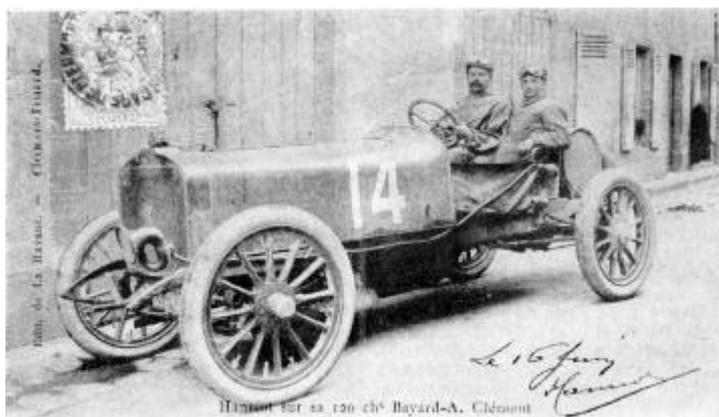
Marcel Hanriot est né à Champlitte en Haute-Savoie, le 8 juin 1894. Lorsqu'il est encore enfant, son père René Hanriot (né en 1872) acquiert la célébrité par des victoires retentissantes dans les courses d'automobile.



René Hanriot aux commandes d'un aéroplane Hanriot en 1910.

En 1903, alors que son père dispute la course Paris – Madrid, le jeune Hanriot qui n'a que 9 ans passe la nuit à la belle étoile, entre Versailles et Choisy-le-Roi, pour assister au passage de son père. Mais après quelques kilomètres de route, la course est finie pour René Hanriot, « un groupe de deux cylindres ayant quitté le moteur et traversé le capot ».

L'année suivante, à 37 ans, René Hanriot bat le record du monde de vitesse sur route, avec 128 km/h. Il s'installe à Châlons-sur-Marne (maintenant Châlons en Champagne) où les routes sont plates et toutes droites : il espère atteindre 180 km/h avec une grosse Darracq de 200 ch. Son copilote n'est autre que son fils de dix ans. En 1906, sur une Darracq de 120 ch, René Hanriot termine second du circuit des Ardennes.



René Hanriot et sa 120 ch Clément-Bayard en 1903. (Source : revue Pionniers 15 janvier 1968).

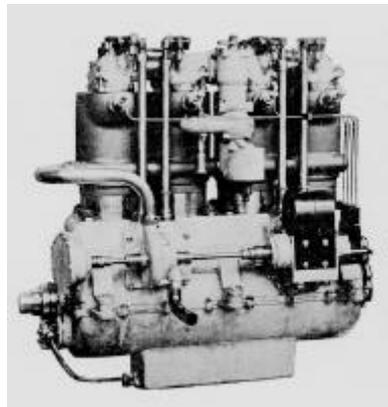
En 1908, alors que la saison des courses automobiles bat son plein, René Hanriot dispute toutes les courses du championnat du monde (officieux) sur une Benz de 150 ch. Mais il a déjà fait un autre choix sportif, plus audacieux encore : en mai il a acheté à Léon Levasseur un monoplan Antoinette avec un moteur de 25 ch. Seulement, à la fin de l'année 1908, le monoplan n'est toujours pas livré

et René Hanriot s'impatiente. C'est alors qu'il décide de fabriquer lui-même la machine. En février 1909, il crée la *Société des monoplans Hanriot*, au capital de 500 000 francs. Un hangar à Chalons lui sert d'atelier et de bureau. Son fils assiste à la fabrication avec émerveillement. A l'été 1909, le Hanriot type I est fièrement sorti de l'atelier pour un premier vol. La question du moteur s'est posée dès le départ. Hanriot a acheté un 6-cyl Buchet, qui développe 45 ch pour un poids de 155 kg.



Stand Hanriot au Salon de Paris 1909. (Source : revue Pionniers).

L'appareil Hanriot I est exposé crânement au premier Salon de l'aéronautique à Paris au Grand Palais en septembre 1909. Ses lignes élancées et sa bonne facture donnent confiance et Hanriot enregistre les commandes d'une vingtaine d'appareils, alors qu'il n'a pas encore volé. En octobre, les essais à Bétheny près de Reims effectués à la fois par René et Marcel démontrent que le moteur est beaucoup trop lourd ! L'appareil n'est capable d'effectuer que quelques bonds, à condition qu'une motte de terre lui serve de tremplin. Il cherche alors un autre moteur. La Maison Clément-Bayard qu'il connaît bien pour avoir piloté ses automobiles sort précisément un quatre cylindres en ligne de 40 ch dessiné par un ingénieur de 34 ans totalement inconnu : Pierre Clerget.



Le moteur Clément-Bayard 40 ch type 4V est vendu 10.000 francs en 1910, un prix très abordable ; il ne pèse que 78 kg en état de marche. (Collection Clerget).

Dans le même temps, se consacrant à son entreprise d'aviation, René Hanriot abandonne définitivement le volant. Au début de l'hiver 1909-1910, il achète plusieurs moteurs qu'il monte dans les monoplans de la firme, car maintenant plusieurs exemplaires et versions du monoplan sont fabriqués : le V8 E.N.V. de 50 ch conçu en 1908 par l'ingénieur britannique Paul Rath et monté en France à Courbevoie, pesant 105 kg, le quatre cylindres Vivinus de 70 ch, pesant 159 kg, le Grégoire GYP de 40-45 ch conçu par l'ingénieur Pierre Joseph Grégoire, pesant 115 kg, le bicylindre Darracq de 30 ch pesant 55 kg, un quatre cylindres de la même marque développant 60 ch et pesant 130 kg.

Mais c'est avec le 4-cyl Clément-Bayard de 40 ch que les meilleurs résultats sont obtenus. Le moteur, refroidi par eau, ne pèse en ordre de marche que 78 kg et il développe non pas tout juste 40 ch, comme ses concurrents, mais près de 50 vrais chevaux ! Avec ce moteur, les vols se succèdent rapidement, durant l'hiver 1909-1910, le monoplan étant tantôt piloté par le père, tantôt par le fils.



Marcel Hanriot en juin 1910. A seize ans, il va surclasser Wagner, un pilote automobile expérimenté. (Collection M-H Clerget).

Avec l'argent gagné dans les compétitions automobiles, René Hanriot continue à développer son entreprise d'aviation. Il a abandonné définitivement le volant ; il ouvre une école de pilotage à Bétheny en décembre 1909 puis à Londres en janvier 1910 où il ouvre une filiale commerciale *The Monoplans Hanriot Company Ltd*, au capital de 600 000 francs. Au début de l'année 1910, il installe son siège social à Paris, au 14, place du Havre, et crée des ateliers plus vastes à Paris au 34, rue du Moulin. Prudent, il recrute un aviateur expérimenté, Emile Ruchonnet, pour développer ses machines volantes, qui lui sert à la fois d'ingénieur et de chef pilote dans son école de l'air. Ancien charpentier et ancien chef d'atelier chez Levavasseur, Ruchonnet qui était inscrit à Reims en août 1909 sur un monoplan Antoinette, dispose de son brevet de pilote de l'Aéro-Club de France depuis le 21 juin 1910. René Hanriot engage en avril le pilote automobile Louis Wagner comme pilote

d'essais. Il est chargé de représenter la marque dans les meetings internationaux. Sa première compétition est disputée à Budapest le 5 juin.



Monoplan Hanriot, 1910. (Carte postale ancienne).



Marcel Hanriot le 4 juin 1910 pilote le monoplan Hanriot VI de Bétheny à Mourmelon. Le 10 juin, il décroche son brevet de pilotage (n° 95). Il est le plus jeune pilote breveté d'Europe.

En quelques mois, Hanriot et Ruchonnet réalisent un nouveau monoplan, le type II, plus léger. Baptisé *Libellule*, il vole à Bétheny en avril, équipé du Clément-Bayard de 40 ch. Puis, ils créent un troisième type de monoplan, plus puissant, destiné aux compétitions. Le type IV, un biplace, intéresse l'armée. Le type V et le type VI sont utilisés par Marcel Hanriot dans les meetings en 1910.

Achevant son année scolaire à Chalons, Marcel Hanriot passe en effet ses dimanches sur l'herbe du terrain de Bétheny. Son père lui fait essayer tous les types de monoplans que produit la firme. Le 17 mai à Bétheny, Marcel Hanriot sur le biplace emmène dans le ciel de Champagne l'ingénieur Etienne Grandjean, professeur à l'Ecole supérieure de l'aéronautique. Le 9 juin, Marcel Hanriot vole de Bétheny à Mourmelon sur le monoplan type VI. Il devance Marthe Niel, une femme, partie sur un biplan Voisin, plus lent. Le jour suivant,

Marcel Hanriot obtient son brevet de pilote, avec le n° 95. Il est le plus jeune pilote breveté de France et sans doute d'Europe.

Au cours de la saison 1910, les monoplans Hanriot, pilotés par Wagner (Budapest), Marcel Hanriot (Rouen, Caen, Dijon, Reims, Bournemouth), René Vidart (Lanark) et plusieurs pilotes étrangers, se couvrent de gloire dans les meetings aériens. Ils remportent nombre de place d'honneur et plusieurs victoires, faisant connaître la marque française dans le monde entier, et engrangeant dans les caisses de la firme des primes substantielles.



Le monoplane Hanriot à Reims en 1910. (Collection Clerget).

Le 5 juin 1910 : meeting de Budapest

Des manifestations aériennes sont organisées tout au long de l'année, d'avril à octobre, sur le terrain de Budapest, en particulier des démonstrations d'aérostats, mais le sommet de la saison 1910 est constitué par le Grand Prix, organisé du 5 au

15 mai 1910, comme à Vienne, puis la grande semaine d'aviation, qui se tient du 5 au 12 juin, doté de 600 000 francs de prix, répartis sur plusieurs épreuves : prix de la durée de vol, prix de la distance parcourue, prix d'altitude, prix du lancement (meilleur décollage), prix spécial du voyage (230 km à parcourir en six heures), doté de 200 000 francs de primes.



Début 1910, trente concurrents sont inscrits en Hongrie. La France a engagé ses écuries habituelles : chez Voisin Rougier, Croquet, le baron italien de Caters, le vicomte de Montigny et John Adorjan, chez H. Farman Paulhan, Nicolas Kinet, Chavez, Efimoff et Jullerot, chez Sommer André Frey, Hélène Dutrieu et Amerigo, Latham chez Antoinette, Alfred de Pischoff (pardon, von Pischoff il est né à Vienne en Autriche !). Orville Wright a inscrit un biplan confié à Engelhardt. Plusieurs pilotes de l'empire austro-hongrois font leur apparition sur des machines locales : Agoston Kutany, Erno de Horvath, Aladan de Zsekely.

Le jour des épreuves, la moitié des concurrents inscrits manque. Dutrieu s'est abattue sur son Sommer à Odessa et c'est la baronne de La Roche qui défend les couleurs Voisin ; elle dispose d'un gros moteur ENV, comme Frey (Sommer) et de Pischoff. L'Autrichien Illner (Etrich) et le Français Wagner (Hanriot) disposent d'un moteur Clément-Bayard (Clerget) de 40 ch. Kinet, Efimoff et Paulhan disposent de moteurs Gnome usine avec une hélice Chauvière remarquablement efficace.

Le vent violent soufflant durant les dix jours de la compétition cause plusieurs accidents specta-

culaires. Le 7 juin, Efimoff part en vrille et s'abat sur le sol. Blessé au front et à la jambe, le pilote français est évacué vers un hôpital. Le 9 juin, Latham casse un tendeur d'aile, part et vrille et s'abat sur le sol. Son appareil est pulvérisé mais le Français en sort miraculeusement indemne. Pris dans les remous de sillage d'Illner et Wagner, le Sommer de Frey est déstabilisé et tombe dans le public. Le pilote est sauf, mais on relève six blessés. Plus

tard dans la soirée, Bielovucic s'abat au sol, heureusement indemne lui aussi. Le lendemain, l'avion de Illner est retourné par le vent au décollage. Louis Wagner, qui a réussi à décoller en fin de soirée, est plaqué au sol par le vent. Son appareil est irréparable.

Ainsi débute pour la maison Hanriot la saison 1910, et, après son père, c'est Marcel qui va tenir la vedette.



Le monoplan Hanriot 40 ch piloté par Marcel Hanriot à Rouen en 1910. (Collection Clerget).

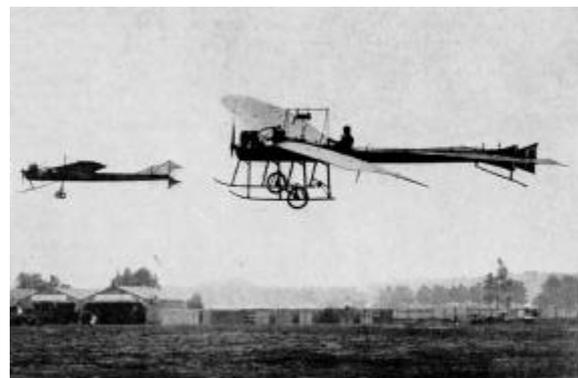
Juin 1910 : grande semaine de Rouen

Disputé du 19 au 26 juin 1910 à la suite du grand meeting international de Budapest sur l'hippodrome du Rouvray, le meeting de Rouen voit s'affronter devant 50 000 spectateurs une douzaine de monoplans et autant de biplans sur des épreuves désormais classiques : prix de vitesse, prix d'altitude et prix de la durée de vol. L'épreuve est dotée de 200 000 francs de prix, une somme très importante pour l'époque (un million d'euros).

Marcel Hanriot débute en compétition sur un monoplane type VI à moteur Clément-Bayard 40 ch. Le prix d'altitude (15 000 francs) est remporté par un pilote de 24 ans qui vient de passer son brevet de pilote à l'école Blériot de Pau il y a quelques semaines (le 19 avril 1910 très exactement, avec le n° de brevet 54) et qui a déjà inscrit son nom au palmarès de Saint-Pétersbourg au mois de mai précédent : il se nomme Léon Morane, et il pilote un Blériot XI-2bis à moteur rotatif Gnome Oméga de 50 ch.

Son compagnon d'écurie Gilbert Cattanéo, lui, remporte le prix de la vitesse (22 000 francs) disputé sur 9 km. Se font remarquer également sur le Grand Prix de distance (50 000 francs) et de dis-

tance sans escale (10 000 francs) Geo Chavez (Blériot), Hubert Latham (Antoinette), et le pilote de canots de vitesse Emile Dubonnet (monoplane Tellier). Les autres pilotes, Marcel Hanriot, Christiaens, Métrot, Van den Born, Dickson, Dufour, Sommer, Efimoff, Bruneau, de Laborie, Bathiat, la baronne de Laroche, Verstraeten, Paillette, Kullet, Audemars touchent des primes substantielles. Hanriot décroche un premier et un troisième prix. Pour une première participation, c'est encourageant !



Le jeune Marcel Hanriot s'apprête à doubler le vétéran Hubert Latham à Rouen en 1910. (Source : revue Pionniers).

Le 23 juin, Ferdinand 1^{er} tsar de Bulgarie, qui s'était rendu à Rouen assister au meeting aérien, visite Paris et plusieurs appareils lui sont présentés, dont le monoplan Hanriot.

Le 8 juillet 1910: meeting de Reims

Le second meeting de Reims se déroule du 7 au 13 juillet, plus tôt dans la saison que la première année. Les journalistes soulignent l'apparition du premier monoplan Nieuport, la visite du président de la République, Armand Fallières. Le 9 juillet, piloté par René Labouchère, un monoplan Antoinette à moteur 50 ch bat le record du monde de distance, avec 340 kilomètres, mais ce record est effacé par Jan Olieslagers le jour suivant, sur un Blériot propulsé par un Gnome Oméga de 50 ch : le Belge parvient à voler sur 392,700 kilomètres.



Marcel Hanriot sur monoplan Hanriot (1910). (Carte postale ancienne).

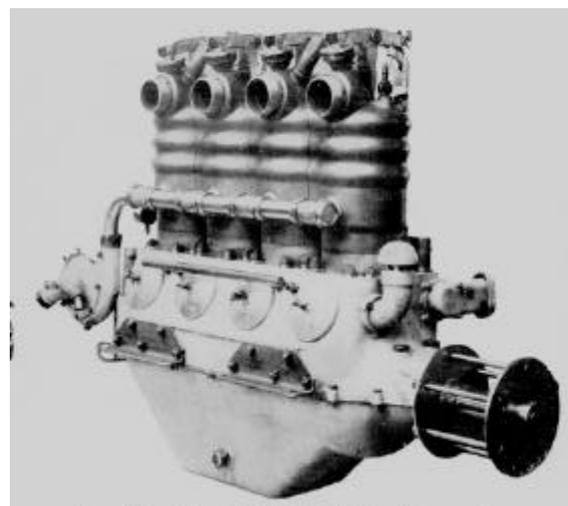
Au cours du meeting, Farman qui présente pour la première fois un monoplan, sur un biplan Farman à moteur Oméga 50 ch donne son baptême de l'air à l'écrivain Anatole France. Dans la Coupe des dames, la baronne de Roche, sur Voisin à moteur Antoinette, affronte le pilote belge féminin Hélène Dutrieu sur H. Farman à moteur Gnome. La première s'élance avec fougue, mais elle fait une chute terrible d'une hauteur de 60 mètres et se brise les membres. La seconde vole prudemment ; elle obtiendra son brevet de pilote après le meeting, le 23 août.

Sur le monoplan Blériot équipé cette fois du puissant 14 cylindres de 100 ch, Léon Morane décroche à Reims le record du monde de vitesse, avec 106,500 km/h. Latham effectue plusieurs vols autour de la cathédrale et s'octroie le record d'altitude du meeting, qui est aussi le nouveau record du monde, avec sans doute plus de 2 000 mètres, mais ce record n'est homologué par l'Aéro-Club de France qu'à 1 384 mètres, ses commissaires étant bien en peine d'estimer « à vue » de telles altitudes sans l'aide d'un équipement adapté. Latham efface des tablettes le record

de Brookins sur Wright, 1 335 mètres, établi à Indianapolis le 14 juin. Le pilote Wright reprendra son bien le 10 juillet à Atlantic City, avec 1900 mètres d'altitude.

Juillet 1910: meeting de Bournemouth

Le meeting de Bournemouth se déroule en Angleterre du 16 au 19 juillet 1910. Il est fatal à Charles Rolls, 33 ans, le célèbre créateur des voitures Rolls-Royce, qui pilote un appareil de sa conception. Totalement dominées par les pilotes français, les épreuves sont des plus classiques : durée, altitude, vitesse. Marcel Hanriot ne prend que des places d'honneur avec son monoplan à moteur 40 ch.



Le moteur Clément-Bayard 100 ch type 4W est vendu 19.000 francs ; il pèse 155 kg en état de marche, un poids limite pour l'aviation à cette époque. (Collection M-H Clerget).

Juillet 1910: meeting de Caen

Le meeting de Caen se déroule du 27 juillet au 2 août 1910. Cette fois, les journalistes saluent la présence de Marcel Hanriot, « le plus jeune aviateur de France ». Les autres monoplans sont pilotés par Léon Morane (Blériot), Aubrun (Blériot), Labouchère (Antoinette) et de Chauveau (Antoinette). Quatre aviateurs militaires sont invités : les lieutenants Camermann (biplan Farman), Acquaviva (monoplane Blériot) et Maillols (biplan Wright), ainsi que le sous-lieutenant Gronier (biplan Farman).

Léon Morane sur son Blériot XI-2bis équipé du 14-cyl Gnome de 100 ch est intouchable dans l'épreuve de vitesse. Comme à Rouen, comme à Reims et comme au meeting de Bournemouth en Grande-Bretagne, il remporte tous les prix : vitesse, hauteur et même cross (parcours accidenté).

Les concurrents de Gnome s'inquiètent : le 100 ch rotatif à 14 cylindres semble maintenant invincible dans les courses de vitesse. C'est la raison pour laquelle René Hanriot demande à Clément-Bayard un moteur de 100 ch. Clerget réalise

pendant l'été 1910 un quatre cylindres d'une telle puissance, le 4W, pesant 155 kg. Ce moteur équipera les monoplans Hanriot au cours de la saison 1911 et 1912.

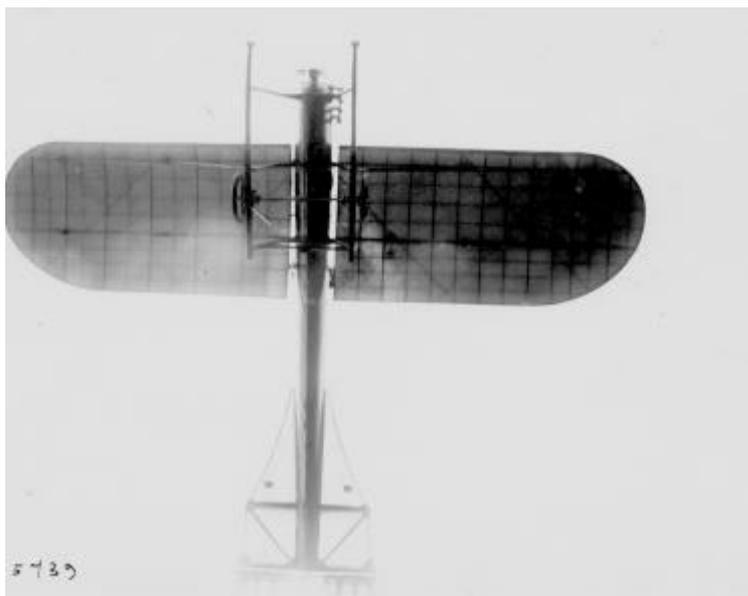
Le 9 août 1910 : meeting de Lanark

Le meeting de Lanark en Ecosse est dominé par les appareils et les pilotes français. Sont présents Chavez, Cattaneo, Blondeau, tous sur monoplans Blériot et René Vidart, qui pilote un monoplan Hanriot 40 ch.



Le pilote René Vidart. (Carte postale ancienne).

Dans l'épreuve de hauteur, le Péruvien courant avec licence française Georges Chavez (Blériot à moteur Gnome) avec 1 575 mètres devance Armstrong Drexel (Blériot) 1 283 m et Cattaneo (Blériot), 972 m. Le pilote britannique Grace (H. Farman) et René Vidart (Hanriot, avec 290 mètres) sont distancés. Dans l'épreuve de durée de vol, le Britannique Radley (Blériot à moteur Gnome) devance son compatriote Dickson (H. Farman). En distance, Cattaneo (Blériot à moteur Gnome) précède Drexel (Blériot). En vitesse, Radley se classe 1^{er} (Blériot à moteur Gnome) devant Cattaneo. Bref, c'est l'hégémonie Blériot et Gnome.



Surprenante photographie d'un monoplan Hanriot prise en plein vol. (Collection M-H Clerget).

Septembre 1910 : meeting de Dijon

Huit aviateurs participent du 22 au 25 septembre au meeting de Dijon organisé par un collectif bourguignon sur l'aérodrome de la Maladière. Victor Rigal (biplan Sommer) fait une chute le premier jour, se blesse et détruit son appareil. Il est forfait, de même que René Simon, titulaire d'un record du monde, qui détruit son avion. Déçu de ne pas participer, l'aviateur fait l'impasse à Dijon et se rend au meeting de Milan avec une nouvelle machine.

Classiques, concours de vitesse, concours de longueur, concours d'altitude, les épreuves sont disputées par seulement six aviateurs : Renaux, Martinet, Barrier, Marcel Hanriot, qui pilote son habituel monoplan à moteur Clerget 40 ch, Mauthiers et Marthe Niel qui vient de décrocher son brevet de pilote.

Le jeune Hanriot raffe la majeure partie des primes, 18 500 francs. Il effectue un vol de 21 minutes et 25 secondes, atteint l'altitude de 290 mètres et bat le record de vitesse sur cinq kilomètres, remportant le trophée Pernot « De clocher en clocher » sur le parcours Dijon - Talant-Fontaine. Vainqueur général, Eugène Renaux empoche 16 800 francs.

Terminant la saison 1910 en beauté comme il l'avait commencée à Dijon, Marcel Hanriot remporte le Grand Prix d'aviation de Beaune (Côte-d'Or) le 28 septembre et le Grand Prix aérien de Cognac (Charentes), le 9 octobre 1910.



Le pilote Joseph Garbero, chef pilote de l'école Hanriot à Antibes, sur monoplan Hanriot VIII en 1911. (Carte postale ancienne).

La saison 1911

Après une saison 1910 très satisfaisante sur le plan des résultats, les monoplans Hanriot se vendent bien : plus de cent machines sont achetées en France et en Grande-Bretagne. Les écoles de Reims et Brooklands sont très fréquentées et la saison 1911 s'annonce encore meilleure. Le célèbre ingénieur Gordon England, père des premiers appareils chez Bristol, apprend à piloter sur un monoplan Hanriot à Brooklands, fin 1910. Le

monoplan type II « Libellule » démontre encore de belles qualités : le 20 novembre 1911, l'aviateur Campo de Scipio remporte le concours de Tachkent, en Asie centrale.

Le moteur Clément-Bayard de 100 ch est essayé dès octobre 1910 et il se montre à la fois endurant et puissant. Plusieurs pilotes, aux commandes d'appareils Hanriot, brillent dans les meetings européens, comme Gaston Dubreuil, l'associé de René Hanriot. Le staff technique est complètement renouvelé : nouvel ingénieur, nouveaux pilotes. Wagner est parti. Joseph Garbero est nommé chef-pilote de l'école Hanriot d'Antibes, nouvellement créée. Marcel a repris ses études à Châlons.



Appareil Hanriot type VIII à moteur Clément-Bayard 100 ch (1911). (Collection M-H Clerget).



Le monoplane Hanriot type IX à moteur 100 ch Clément-Bayard, présenté au concours militaire de Reims en 1911. (Collection M-H Clerget).

Hanriot, dont les travaux coûtent assez cher, recherche des associés, capable de partager les investissements : écoles de l'air, usines, commercialisation, le train de vie de la firme est élevé. C'est

ainsi que l'ingénieur Henri-Hubert Pagny quitte la firme Nieuport et entre comme associé chez Hanriot en 1911. La firme devient la *Société anonyme des Appareils d'Aviation Hanriot et Pagny*.

Très convoité, le nouveau marché qu'offre l'aviation militaire demande de nouveaux investissements. De nouvelles machines, plus robustes que sportives, capables de décoller et d'atterrir depuis la terre battue avec deux hommes d'équipage et une charge d'équipements, doivent être développées.

Au concours militaire de Reims organisé en octobre 1911, Hanriot présente plusieurs variantes de son monoplane : le biplace de 40 ch, un triplace propulsé par le Clément-Bayard de 100 ch, et une troisième machine, dotée d'un moteur Clément-Bayard de 200 ch, toujours dessiné par Clerget.



Le moteur 100 ch Clément-Bayard du monoplane militaire triplace type VIII présenté au concours militaire de Reims 1911. (Collection Clerget).

Le concours militaire de Reims 1911

En 1910, les premières manœuvres effectuées à Châlons utilisant des aéroplanes ont montré que les appareils ne sont pas adaptés à un rôle militaire. Ce sont des engins conçus pour le sport ou les loisirs et non pour accomplir des missions de guerre. C'est pourquoi le général Roques, responsable de

l'aviation militaire, et le colonel Hirschauer, responsable des services techniques aéronautiques de l'armée, organisent à Reims en 1911 un important concours militaire, destiné à sélectionner les appareils capables de performances minimales en missions. Ce concours est le premier meeting aérien organisé par l'armée en France.

Les militaires ont réussi à imposer que les appareils soient entièrement construits en France (y compris le moteur), capables de parcourir sans escale un circuit fermé de 300 km avec 300 kg de charge à une vitesse de plus de 60 km/h. Le règlement stipule que chaque appareil doit comporter obligatoirement trois sièges. L'appareil retenu devra décoller et atterrir depuis une piste en herbe sommairement aménagée. Il devra en outre être démontable pour être entreposé facilement par l'armée, transportable par route ou voie ferrée, et d'un maniement mécanique simple. Un seul mécanicien doit pouvoir démarrer son moteur.

Ce concours est organisé sur cinq semaines d'octobre à novembre 1911 depuis Reims. Des sommes importantes sont mises en jeu par l'armée : le premier constructeur classé reçoit 100 000 francs, plus une commande de dix appareils pour un prix de 40 000 francs chacun, avec 500 francs de prime pour un kilomètre heure de vitesse moyenne au-dessus de 60 km/h, soit 700 000 francs de prime pour une vitesse moyenne de 100 km/h.

Du jamais vu, même dans un meeting aérien très bien doté, soixante et onze avions sont présentés par trente-deux constructeurs : Blériot, Breguet, Clément-Bayard qui présente un appareil à deux ailes en tandem propulsé par le 200 ch Clerget, Deperdussin, Henry Farman, Maurice Farman, Hanriot, Lioré et Olivier, Morane-Saulnier, Nieuport, Savary, Sommer, REP.



Gaston Dubreuil sur le monoplan Hanriot 100 ch à Reims en 1911. (Collection Clerget).



Le pilote Dubreuil, sur monoplan Hanriot à Reims, en 1911. (Collection Clerget).

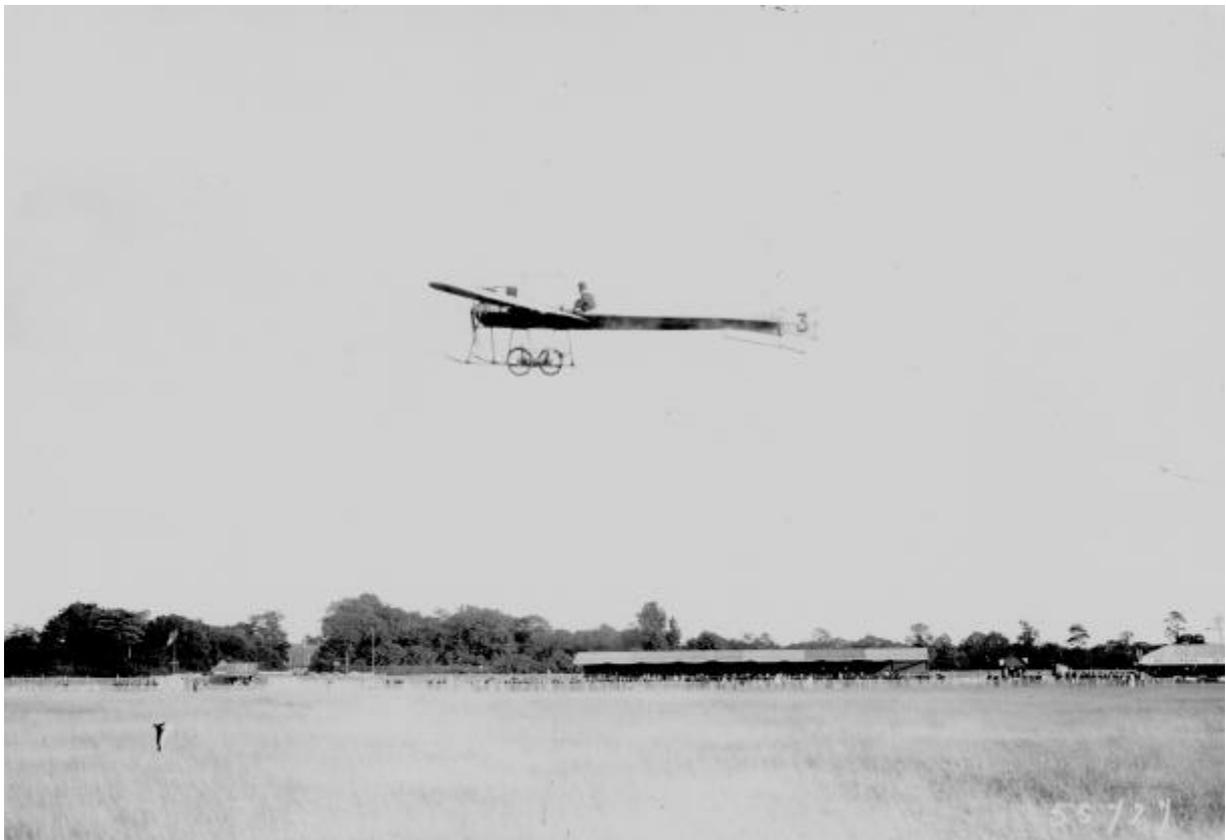


L'appareil Hanriot 100 ch présenté au concours militaire de Reims en 1911. (Collection M-H Clerget).





Appareil Hanriot type IX à moteur Clerget 100 ch lors des essais de vitesse au concours de Reims 1911. (Collection M-H Clerget).



Appareil Hanriot type VIII à moteur Clerget 40 ch lors des essais de vitesse au concours de Reims 1911. (Collection M-H Clerget).

Le 4-cyl Clément-Bayard de 100 ch est monté pour la première fois sur un monoplan Deperdussin et sur les deux monoplans Hanriot. Le prototype du moteur Gnome Double Gamma à double étoile 14 cylindres de 140 ch apparaît pour la première fois sur le biplan Breguet piloté par Moineau. Bon nombre d'appareils utilisent un moteur Gnome Gamma de 70 ch. Tous les motoristes français sont présents : Anzani, Canton-Unné, Clément-Bayard, Gnome, Grégoire-GYP, Renault.



Monoplan Hanriot à moteur 100 ch, présenté à Reims en 1911. (Collection M-H Clerget).

Plus de la moitié des machines présentées échouent aux éliminatoires, les unes étant incapables de décoller avec trois passagers, les autres recalées pour cause mécanique. Les accidents nombreux et plusieurs pilotes vont ce tuer.

Trente-deux appareils seulement sont admis le 26 novembre 1911 à disputer la course de vitesse sur le parcours de 300 kilomètres tracé entre Reims et Amiens. Huit seulement parviennent à se classer (vitesse moyenne supérieure à 60 km/h). Le plus lent a mis presque huit heures pour réaliser le parcours imposé. Chez Clément-Bayard et Hanriot, on est très déçu ; les robustes appareils et leur brillant moteur n'ont rien montré. Mais à l'état-major de l'armée et chez les dirigeants politiques présents on est encore plus déconfit. Foch conclut : « les aéroplanes sont faits pour le sport, ils ne valent rien pour la guerre ».



Hanriot-Gnome militaire (1912). (Source : revue Pionniers).

L'année 1912

Déçu par les résultats du concours militaire, René Hanriot se tourne alors vers l'exportation. Il abandonne les moteurs Clément-Bayard au profit des Gnome. Le 10 mai 1912, il crée en Angleterre une nouvelle société, la *Hanriot Ltd*, dont les bureaux sont établis à Londres. Trois appareils Hanriot totalement nouveaux sont étudiés et réalisés par la firme *Hewlett & Blondeau*.

Hanriot présente en juin en Grande-Bretagne à un concours de sécurité de vol une machine complètement différente des précédentes, un multiplan à quatre ailes, propulsé par un moteur de 200 ch. La machine est sérieusement accidentée aux essais et cette tentative onéreuse met fin à ses espoirs d'exportation.



Le monoplan de sport à moteur Gnome Hanriot-Pagny (1912). (Source : revue Pionniers).

Au second concours militaire organisé en août, il présente ses nouveaux appareils, propulsés par des Gnome de 100 ch, des machines biplaces. L'aviateur Jean Bielovucic remporte le prix de vitesse sur l'un d'eux.

La maison parisienne a préparé un hydro pour les courses de Monaco en avril. Cette machine nouvelle, non prête pour la course, correspond à un nouvel investissement. Ces différents revers de fortune mettent la société Hanriot en faillite. Elle est rachetée par Alfred Ponnier, un riche sportif amoureux des monoplans de course Hanriot type « Libellule ».

Marcel Hanriot est appelé par l'Armée (la durée du service militaire obligatoire est de trois ans), en 1912. Il passe rapidement son brevet de pilote militaire, à 18 ans, en juin. Après l'été 1912, Hanriot père et fils se recyclent dans la vente des automobiles Grégoire en France, alors qu'Alfred Pagny, collaborateur d'Hanriot poursuit l'étude de machines nouvelles au bureau d'études parisien, qui a gardé le label Hanriot.

La surprise de 1913

Entre l'été 1912 et l'été 1913, les ventes sont réduites à quelques unités. Alors que la firme Hanriot semblait perdue définitivement, un événement inattendu va la remettre en selle. Le 29 septembre 1913, le monoplan Hanriot-Ponnier D-III pilote par Emile Védrières (le frère du pilote Jules Védrières), se classe deuxième dans la très médiatisée Coupe de vitesse *Gordon-Bennett*, à 197 km/h de moyenne.



Bielovucic sur Hanriot le 25 janvier 1913 avant sa traversée des Alpes. (Source : revue Pionniers).

Devenue la Société de Construction de Machines pour la Navigation Aérienne (CMNA) – elle a perdu son statut de constructeur aéronautique – l'usine Ponnier de Reims produit encore plusieurs types d'appareils avant la guerre, le biplan Hanriot-Ponnier D-V, puis un autre biplan de plus grande capacité, le Hanriot-Ponnier D-VIII.

Les commandes de guerre

Quand la guerre éclate, en août 1914, les usines Ponnier de la CMNA à Reims (ex Hanriot) sont prises par les Allemands. René Hanriot crée une nouvelle usine d'aviation, à Levallois, rue du Bois

(actuellement rue Jean Jaurès) où il fonde *Aéropplanes Hanriot et Cie* où il produit en 1916 des Sopwith Strutter, en sous-traitance pour Lioré et Olivier. En 1915, il s'est assuré des services d'un excellent ingénieur, Pierre Dupont.

Marcel, lui, s'est engagé. Affecté en 1915 dans un groupe de bombardement, il y retrouve quelques vieilles connaissances : Emile Aubrun, René Vidart, Georges Irat et Jacques de Lesseps. Sérieusement blessé lors d'un vol de nuit, il est affecté dans l'entreprise paternelle.

En 1916, le Hanriot-Dupont HD-1 est adopté comme appareil de chasse par la Belgique et l'Italie. Construit à 1 200 exemplaires, il relance la marque. A la fin de l'année, Hanriot ouvre une seconde usine au 84, rue des Moulineaux à Boulogne-Billancourt où elle emploie 2 000 ouvriers en 1917. En 1917 sortent l'hydravion de chasse Hanriot-Dupont HD-2, puis le biplan de combat Hanriot-Dupont HD-3 qui vole à 210 km/h grâce à son moteur Salmson de 250 ch. A la fin de l'année 1917, la firme Hanriot a produit plus de 5 000 avions.



Après la guerre, la maison Hanriot s'installe à Paris, au 190-196, boulevard Bineau. En 1919, une école de pilotage est installée sur le terrain de Mourmelon-le-Grand, dirigée par Maurice Chevillard. Hanriot crée une école de mécaniciens de l'aéronautique à Courbevoie. En 1924, la Société Hanriot émigre à Carrières-sur-Seine.



René Hanriot meurt subitement le 7 novembre 1925. Marcel (qui n'a que 31 ans) et ses deux beaux-frères confient la direction de l'entreprise à un tiers, Outhenin Chalandre, directeur d'une usine et de papeteries.

En 1937, en plein essor, la firme Hanriot formera avec les usines Farman la base de la Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Centre (SNCAC) dont Marcel Hanriot sera l'un des directeurs.

Marcel Hanriot est décédé à Nice le 31 mars 1961.