

Chronique aérospatiale

7 juillet 1911, André Beaumont remporte le *Circuit européen d'aviation*

Un marin devenu aviateur

Jean Louis Conneau dit André Beaumont (il change de nom en 1920), s'engage en 1898 dans la marine nationale comme officier. Il effectue alors de nombreux voyages autour du monde. Mais l'exploit de Louis Blériot qui traverse la Manche en 1909 lui donne l'envie de piloter. Il rejoint ainsi l'École supérieure d'aéronautique et obtient le 7 décembre 1910 le brevet de pilote n° 322 à l'école Blériot de Pau. Le 20 avril 1911, il prend un congé sans solde pour intégrer les usines Blériot comme pilote d'essai. Il vient en effet de réaliser une première prouesse en reliant Pau à Villacoublay avec un monoplan *Blériot*.

En 1911, André Beaumont réussit l'exploit extraordinaire de remporter trois épreuves aéronautiques majeures : en mai la course *Paris-Rome*, en juillet le *Circuit européen d'aviation* et la *Round Britain Race*.

Les courses aériennes

A la fin du XIX^e siècle, les hommes qui croient au progrès technique se lancent dans une surenchère de courses pour favoriser le développement des nouvelles machines. Ainsi, en 1895, le Comte de Dion organise la course automobile Paris/Bordeaux/Paris. En 1903, le journal *l'Auto* fonde la course cycliste *le Tour de France*. L'aviation naissante n'échappe pas à cet engouement. En 1911, plusieurs journaux français s'associent pour créer une course aérienne, le *Circuit européen d'aviation*, et en Angleterre le *Daily Mail* fonde la *Round Britain Race*.

Le circuit européen d'aviation

Le *Circuit européen d'aviation* est divisé en neuf étapes qui rapportent chacune une prime fixée en fonction de la distance à parcourir. L'étape Liège-Spa, longue de 60 km, rapporte ainsi l'équivalent de 400 euros alors que celle entre Calais et Londres est dotée d'une prime équivalente à 2 500 euros. Le vainqueur du circuit se voit attribuer l'équivalent de 8 500 euros actuels. Pour financer cette compétition, *le Journal* offre 200 000 francs, *le Standard* 62 500 francs et *le Petit Bleu* 25 000 francs.

Cette course est un contre-la-montre où les pilotes sont départagés en fonction de leur rapidité à rejoindre les deux villes. Ces derniers naviguent alors seuls. Ils fabriquent des cartes enroulées autour d'un cylindre qu'ils déroulent au fur et à mesure de l'avancée du voyage. Ce système est encore en vigueur sur les motos qui font le rallye *Paris-Dakar*.

Le départ du *Circuit européen d'aviation* est donné le 18 juin depuis l'hippodrome de Vincennes devant plus de 500 000 spectateurs. Les pilotes doivent ensuite rejoindre de nombreuses étapes : Reims, Liège, Spa, Liège à nouveau, Utrecht, Bruxelles, Roubaix, Calais, Douvres, Londres, Brighton, Calais puis Amiens et enfin Paris. Le 7 juillet, André Beaumont, avec un temps de 58 heures et 36 minutes, remporte la compétition devant Roland Garros qui est crédité de 62 heures et 18 minutes. Cette course connaît un immense succès populaire puisque des trains spéciaux sont affrétés pour permettre au public de venir voir atterrir ou décoller les aviateurs.

En 1912, André Beaumont participe à l'élaboration d'un prototype d'hydravion. Pendant la première guerre mondiale, il prend le commandement à Dunkerque de la première escadre d'hydravions *FBA* chargée de mener des bombardements sur les lignes allemandes. En février 1915, il se voit décerner la Croix de guerre pour « avoir effectué de nombreux et périlleux bombardements ».

Sous la direction de Marie-Catherine Villatoux, docteur et agrégée en histoire, enseignant-chercheur au CReA
Adjudant-chef Jean-Paul Talimi, rédacteur au CERPA

Centre Études Réserves et Partenariats de l'Armée de l'air – Section rédaction

1 place Joffre 75700 Paris SP 07 – Tél : 01 44 42 80 81

cesa@armeedelair.com