

1911

L'année glorieuse
de l'aviateur Jean CONNEAU
alias

ANDRÉ BEAUMONT

**PARIS-ROME
CIRCUIT EUROPÉEN
TOUR D'ANGLETERRE**



2011 - Centenaire Lodève - France

Les grandes courses

« Conçues, préparées avec un soin extrême par les journaux, »⁽¹⁾ de grandes courses d'aviation « revêtent le caractère de très importantes manifestations aéronautiques », auxquelles Beaumont participe, parmi d'autres pionniers, prévoyant la reconnaissance que la navigation aérienne devra à ces grands quotidiens. - « Des prix importants, nombreux, récompensent les pilotes et les inventeurs. »

D'abord concurrent malheureux de la Coupe Pommery et de Paris-Madrid (il y endommage son appareil), Beaumont prend le départ, le dimanche 28 mai 1911, de la course d'aviation Paris-Rome, organisée par le Petit Journal (lequel est « déjà fier d'avoir imprimé une stupéfiante impulsion à la bicyclette et à l'automobile »).

- « Les conditions, très simples, de l'épreuve ne peuvent que plaire aux compétiteurs ; elles se résument en l'obligation de s'arrêter à des contrôles déterminés. Par ailleurs, liberté complète de partir, de faire escale, de réparer où et comme on voudra. »

Glorifier Clément Ader

« C'est un devoir pour nous, Français, de glorifier Ader, » écrit Jean Conneau. - « Le génial précurseur osa, le premier, adapter à un monoplane des propulseurs et un moteur, permettant le vol. Depuis ces expériences historiques, les constructeurs ont fait merveille. »

L'inventeur Clément Ader (1841-1925) avait expérimenté l'Eole (1890), et avait adopté le nom d'avion (du latin « avis », signifiant oiseau) pour désigner l'appareil lui ayant permis d'effectuer le premier vol réel sur un « plus lourd que l'air » (1897). Le mot « avion » fut employé dès 1863 par le journaliste Gabriel de la Landelle pour désigner une « barque ailée » (planeur tiré par un cheval, face au vent). Ader employa aussi le mot « avionnerie », projetant de fonder une « école d'avionnerie ». En 1910, le général Roques décida que les aéroplanes militaires s'appelleraient « avions », en mémoire de Clément Ader. Les avions marins, ou hydroaéroplanes, furent appelés hydravions.

Beaumont, 1912 ; Larousse mensuel, mai 1913 (p. 708) ;
A tire d'ailes, 1996 (Mayouxier, Jamme, Farman) ;
Hérodote.net.

Le souvenir de Justin André

Le journaliste Corbière a raconté comment le « général ottoman » Justin André (1812-1891, frère de Jules André, maire de Lodève), « silhouette lodévoise », se livra avec acharnement, dans les années 1850, à des études mécaniques. Ancien élève de polytechnique, ayant vu en Crimée l'usage des aérostats, il étudia le problème de la direction des ballons, et inventa un parachute-planeur qu'il fit essayer à un lapin. L'essai n'ayant pas réussi à cause de la trop grande passivité du lapin, André se prêta lui-même à l'expérience : « Monté sur une hauteur, il s'élança dans le vide et alla fatalement tomber dans un trou à chaux qui se trouvait au pied du monticule. »

Selon d'autres témoignages, il imagina « un avion dont il actionnait l'hélice », et « les volets mobiles qui permettent le réglage de l'altitude » (J. Couffinhall, 1992), inventant aussi « des ailes incurvées » (J.-M. Arnal, 2006). - Il choisit ensuite de se lancer dans la littérature, mais *L'Indépendant* de Lodève retint (1922) que « le premier aviateur fut un Lodévois. »

L'aviateur Kuhling à Lodève

A Lodève, l'année 1911 est vouée aux aéroplanes dès qu'un Comité des fêtes entreprend d'organiser des journées de l'aviation pour animer la fête de la Saint-Fulcran. On voit un appareil exposé, pendant la foire, dans un hangar près du grand escalier du parc, tandis que des démonstrations de vol sont réalisées par Louis Kuhling, aviateur sorti de l'école Blériot. Les 24 et 25 mai, comme la foule, installée sur les hauteurs dominant la ville, ne risque pas de générer les recettes escomptées, et aussi à cause du vent, Kuhling ne fait qu'un vol très court et quitte Lodève, l'humeur mauvaise. Un procès s'ensuit. L'affaire dure deux ans, pour donner les torts à l'aviateur et à son impresario.



(1) Daily Mail en 1909, le Matin, le Petit Parisien en 1910, le Petit Journal en 1911.



1880 (8 février) : naissance, à Lodève (Hérault) de Jean Louis Camille Conneau, dans la maison de son grand-père maternel (Jean-Baptiste de Bruchard, décédé le 22 février 1880). Fils d'un officier de Marine.

1898 (30 septembre) : élève de l'Ecole navale. Vaisseau *Le Borda* (1898-1899). Croiseur *Iphigénie* (Brest, 1900).

1900 (1^{er} août) : aspirant de 2^{ème} classe. Croiseur *Duguay-Trouin* (Ecole d'application des aspirants, 1900-1901). Croiseur *Tage* (Division navale de l'océan Atlantique, 1901-1902). Cuirassé d'escadre *Bouvet* (Escadre de la Méditerranée, 1902-1903).

1903 (5 octobre) : aspirant de 1^{ère} classe ; enseigne de vaisseau de 1^{ère} classe. Chaloupe-canonnière *Estoc* (station navale de l'Annam et du Tonkin, 1903-1904). Cuirassé d'escadre *Suffren* (escadre de la Méditerranée, 1905). Canonnière de rivière *Oly* (escadre de l'Extrême-Orient, 1905-1906 ; relevés hydrographiques). Paris (Service hydrographique de la Marine, 1906). Vaisseau *Couronne* (Ecole de canonnage, 1907) ; attaché en second à la 2^{ème} escouade d'apprentis (1907). Cuirassé *Patrie* (escadre de la Méditerranée occidentale et du Levant, 1909).

1909 (juillet) : *Blériot traverse la Manche en aéroplane*. - Jean Conneau, pris par « le désir de voler », entre à l'Ecole supérieure d'aéronautique et de construction mécanique (cours de novembre 1909 à septembre 1910). Début d'une « existen-

ce d'aviateur » au bataillon des sapeurs aéroliers de Versailles (sous-pilote aux exercices du dirigeable *Clément Bayard*, lors des manoeuvres de Picardie, en septembre 1910). Stage de deux semaines chez les frères Seguin, constructeurs du moteur *Gnome*, à Argenteuil (octobre 1910 ; l'année précédente, le moteur Gnome Omega a permis à l'aviateur Henry Farman de parcourir 180 km en 3 h 15, record du monde de distance et de durée). Ecole d'aviation Blériot, à Caubios, près de Pau : brevet de pilote (3 décembre 1910), et brevet supérieur militaire, portant le n°4 (18 février 1911). Participe à une boucle de 110 km entre Pau et Tarbes.

1911 : participe au raid aérien Pau-Vincennes (2 mars). Accomplit seul le trajet Pau-Villacoublay (11 avril). Hors cadre

(20 avril), pour participer à la construction d'aéroplanes, à la Société Blériot (1911-1914). Participe à la Coupe Pomery et à la course Paris-Madrid (il y endommage son appareil). Vainqueur, sur monoplan Blériot, de la course Paris-Rome-Turin, organisée par le *Petit Journal* (28 mai/1^{er} juin). Chevalier de la Légion d'honneur (3 juin ; ultérieurement officier). Vainqueur au Circuit européen de 1710 km, organisé par *Le Journal* (18 juin/7 juillet). Vainqueur au Tour d'Angleterre, organisé par le *Daily Mail* (22/27 juillet). Participe au raid militaire Paris-Pau, puis traverse la Manche (il est le 6^e aviateur à accomplir cette traversée).

Le 4 septembre 1911, l'aviateur Roland Garros bat le record du monde d'altitude (3910 m).

Les héros de la famille

Implantés à Servian où elles possédaient les domaines de Marcou et de la Cartoule, les familles Conneau descendaient d'un duc de Connaught, venu d'Irlande pendant la guerre de Cent ans et resté en Languedoc. Propriétaires, occupant des fonctions municipales et de justice au fil des générations, songeant à reprendre la particule au XVII^e siècle par alliance avec des familles nobles, les Conneau s'illustrèrent, après la Révolution, dans les armées, la médecine, le droit.

L'arrière grand-père de Beaumont-Conneau fut capitaine d'infanterie (frère d'un trésorier payeur du roi, en Italie). Son grand-père fut pharmacien et magistrat, chevalier de la Légion d'honneur (cousin d'un secrétaire du roi de Hollande, premier médecin de Napoléon III, sénateur de Corse, grand officier de la Légion d'honneur, etc. ; et père d'un général de division commandant en chef des cavaleries française et anglaise en 14-18). Son père, qui avait été officier d'ordonnance de Napoléon III (1866), et avait servi lors des campagnes de Crimée, d'Italie, du Mexique, et au siège de Paris, était capitaine de Frégate (chevalier de la Légion d'honneur).

L'ancrage lodévois appartient à la mère de Beaumont-Conneau, née Agénorie Jeanne de Bruchard, fille d'un général (officier de la Légion d'honneur), lequel avait épousé, alors qu'il était capitaine de gendarmerie à Lodève, Agénorie Mellet, fille d'Agénor Mellet, constructeur-mécanicien pour l'industrie textile.



Paris-Rome

1912 : Conneau publie *Mes trois grandes courses*, sous le nom d'André Beaumont (pseudonyme qu'il utilise depuis 1911, officialisé par décret en 1920). Engagé comme pilote pour la firme Donnet-Lévêque. En juin, avec un biplan Farman de la Marine, il effectue des essais sur le terrain de l'Arnel (Hérault) en simulant la surface d'appontage d'un bateau. Il contribue à l'invention du premier hydroaéroplane à coque. Le 3 août, il réalise deux traversées de Paris sur la Seine (on appelle son appareil « le poisson volant »). Participe à plusieurs meetings.

1913 : recruté par Louis Scherck à la Franco British Aviation (FBA) comme ingénieur en chef et directeur technique. Après ses démonstrations devant l'Etat-major britannique, quarante hydravions sont commandés.

1914 (20 avril) : versé à la réserve.

1915 : commandant de la première escadrille d'hydravions (janvier). Lieutenant de vaisseau de réserve (23 avril). Centre d'aviation maritime de Boulogne-sur-Mer, puis de Venise (1915-1917). Cité à l'ordre de l'Armée de mer en juillet 1915 : « *Conneau J. L. C., lieutenant de vaisseau, a effectué de nombreux et périlleux bombardements ; est rentré, le 10 février 1915, avec une commande de gouvernail coupée par un éclat d'obus.* » Croix de guerre 1914-1918 avec palme.

1919 : après la démobilisation, renonce à la navigation aérienne et devient expert en aéronautique auprès du Tribunal de la Seine.

1925 : installation au Furou (près de Romiguières, Hérault). En 1927, l'aviateur Lindbergh traverse l'Atlantique (21 mai). - En 1930, l'aviateur Jean Mermoz effectue la première liaison postale transatlantique.

1931 : capitaine de corvette de réserve (22 avril).

1937 : trois mois après la mort accidentelle de son frère Hervé, Jean Conneau décède à Lodève (11 août).



La course est relatée par Conneau lui-même, dans son livre publié en 1912. L'envol de « Paris-Rome » a lieu au Buc, près de Versailles.

« A 3 heures [du matin], arrivent les détachements de soldats et de gendarmes destinés à maintenir la foule, sur une longueur de 27 km. A 3 h 30, les barrages sont formés ; la cavalerie prend ses positions ; les garçons de bureau du Petit Journal assurent le service d'ordre, à l'entrée de la piste. Ces prévoyantes dispositions doivent protéger les spectateurs et les aviateurs ; elles s'achèvent lorsque paraît un radieux soleil. Pas le moindre nuage ; un ciel clair, une douce et jolie matinée de mai (...).

A 5 h 30, monoplans et biplans sont rangés, les uns à côté des autres, fraternellement ; leurs pilotes les accompagnent, prêts à s'envoler. A 6 h, une bombe éclate ; une colonne de fumée monte dans le ciel. C'est le signal du premier départ ; Garros vient de décoller. A 6 h 2, je prends mon essor, heureux que le temps nous fasse crédit. »

Près de Melun, une panne force Beaumont à atterrir en catastrophe dans un champ de luzerne. Après avoir réparé, il repart vers Dijon, « cahin-caha, lentement, à 50 km/h, avec vent debout. » Il y arrive le premier, à 11 h 20 : les spectateurs l'ovationnent, on lui joue sa « première » *Marseillaise*. Il repart deux heures plus tard pour Lyon, à nouveau derrière Garros.

« Tantôt sur la voie ferrée, tantôt sur la route nationale et la Saône, je fais rendre le maximum à mon moteur, anxieux d'atteindre mon compétiteur.

Peu gêné par les remous à l'altitude à laquelle je me maintiens (1.000 mètres), favorisé par un ciel limpide, je ne pense qu'à ma vitesse, déconcerté de ne pas rencontrer Garros. Parvenu à Lyon, furieux, je m'irrite encore parce que je ne distingue pas, immédiatement, l'aérodrome. Je vois bien un vaste espace vert jaune, mais cet espace me paraît être un champ cultivé. Je m'en rapproche pourtant, et j'y découvre des hangars, une foule énorme. Plus de doute. Je dois descendre là, et j'y descends en vol plané, à 3 h 28. J'ai le réel plaisir, près de la ligne d'atterrissage, de serrer la main à un de mes meilleurs camarades en aviation, le sympathique et excellent Legagneux. Je salue aussi la toute gracieuse Jeanne Herveu. Nous avons fait, tous les trois, une saison d'entraînement à l'Ecole d'aviation de Pau.

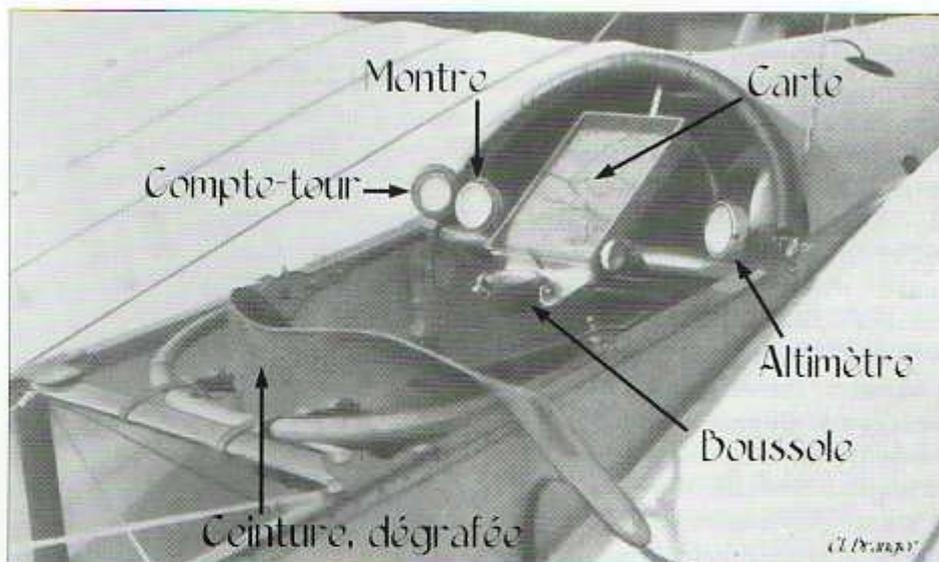
Lorsque ma montre indiquera 7h30, je n'aurai plus d'essence

Et Garros ? Où est-il ? Il n'est pas encore arrivé, me répond-on. J'ai été, pendant tout mon voyage Dijon-Lyon, si convaincu qu'il volait devant moi que je le crois victime d'un incident ou d'un accident. Je saute de mon appareil, acclamé par une foule de 10.000 personnes venues pour Paris-Rome et la semaine d'aviation de Lyon. Un sandwich d'une main et un stylographe de l'autre, je me restaure et signe des cartes postales. Peu après, je donne l'ordre de préparer mon monoplan pour le départ. C'est alors qu'on annonce Garros. Je l'attends pour connaître les motifs de son retard : il s'est égaré. »



La dernière étape de la journée est Avignon, où Beaumont parvient à 18 h 47. - « La troupe s'efforce de rompre l'élan des spectateurs, qui se ruent vers mon appareil, en criant bravo. » - Garros arrive une heure plus tard. Le lendemain, lundi, le départ a lieu vers 4 h du matin, par une météo exécrationnelle. Sur les Maures, il faut monter à 2.150 m pour éviter les secousses, et naviguer à la boussole au-dessus des nuages.

« Ma montre joue un rôle d'une importance extrême ; lorsqu'elle m'indiquera 7 h 30, je n'aurai plus d'essence ; il me faudra descendre et me confier à mon destin ; le hasard se chargera de mon atterrissage. L'heure fatidique approche. Je perce la couche des nuages, suis magistralement secoué et me trouve à une faible distance du sol. Sous mes ailes s'étend une étroite vallée avec des routes, deux voies ferrées, un tunnel, une petite ville, un village. Tout cela m'est inconnu, et je ne peux l'identifier sur ma carte. Tel un oiseau qui vole, en guettant sa proie, je décris plusieurs orbites pour rechercher un endroit sinon propice, tout au moins peu dangereux. Près du village, non loin d'un lac paisible, j'avise un champ de seigle, oublié au milieu des oliviers et des plantations de vignes. Je m'y précipite et m'y pose sans dommage... ce qui me surprend vivement. Je suis à Plan-de-Cabasson, à 1.500 m de Besse, près de Brignolles, dans le département du Var. Un homme du pays, Godefroy Eygluneng, accourt vers moi, malgré son âge avancé, et me crie : « Vous sias pas fa maou, aou men ? » [Vous ne vous êtes pas fait mal, au moins?] Sur ma réponse négative, Godefroy manifeste bruyamment sa satisfaction : « Va hè, va bèn ! » [Ça va bien!]. Un autre me demande : « Avez-vous perdu votre chemin ? Pourquoi êtes-vous descendu ? » Je ne réponds rien. La foule, vite amassée autour de moi, comprend que je suis brisé. Des gardes du corps empêchent qu'on m'adresse la parole. On me conduit au télégraphe, puis à l'hôtel de Besse. On me couche. Des œufs durs, du lait me sont servis. Puis la maîtresse de la maison tire les rideaux de mon lit et protège mon sommeil contre



la curiosité de ses compatriotes. Je dors, je déjeune, pendant que le garde champêtre, sous une pluie battante, se tient sous une aile de mon appareil, prêt à le défendre. A mon retour au champ, j'apprends qu'un éminent protecteur de l'aviation a fait réparer mes avaries.

Il y a dans ce champ un millier de personnes

Les Bessois me disent : « Il faut partir, maintenant ; vous êtes le premier, votre moteur fonctionne bien, vous devez continuer. » Ce conseil si amical est d'autant plus raisonnable que, si Garros a brisé son appareil à Mallemort, il en a pris un autre et qu'il court vers Nice.

Mais comment partir ? Il y a dans ce champ, large comme un mouchoir, un millier de personnes, grouillant, gesticulant. Le service d'ordre est promptement établi. Quelques coups de trompette annoncent que le garde champêtre va parler : « Dè la part de Moussu lou Maire, tout lou moundé ès invita a monta su lou coulé. Qué sé li fan maou, séra tant pis per éou ! » [De la part de monsieur le maire, tout le monde est invité à monter sur les côtés de la colline. Tant pis pour ceux qui se feront mal]. L'espace se vide comme par miracle. Je pars à 14 h 45, salué par mes amis de Besse, qui s'écrient : « Es lou nouastré ! Fooou qué gagné ! » [C'est le nôtre, il faut qu'il gagne !] Via Fréjus, l'arrivée à Nice, à 19 h 19, est triomphale.

« Je me sens soulevé, porté sur des têtes, à travers une foule enthousiaste, qui pousse des hourras sans fin. Les officiels me présentent leurs aimables souhaits de bienvenue ; les reporters me posent des questions multiples ; les photographes opèrent ; des centaines de jolies mains me tendent des cartes postales. »

Le troisième jour de la course décourage Beaumont. Après avoir vu Garros reprendre la tête de la compétition, il connaît quant à lui deux tentatives infructueuses de s'envoler. Ayant néanmoins la satisfaction de pouvoir procéder à un changement de moteur, il repart le lendemain, dans la résignation d'arriver troisième. Ce dernier jour est employé à couvrir les étapes de Nice à Gênes, de Gênes à Pise, et de Pise à Rome. C'est à Pise (où l'aérodrome est si peu visible que les avions se posent à côté), que Beaumont apprend qu'il a repris la tête de la course : ses devanciers ont cassé leur machine...



L'ultime atterrissage, à Rome, fait l'objet d'un accueil délirant.

« Les spectateurs se précipitent vers mon appareil, me soulèvent, m'emportent ; je leur appartiens, je ne peux dire un mot, je ne peux me défendre un instant. Huché sur des épaules, je suis cahoté, attiré dans tous les sens (...). Une automobile survient à propos. On m'y installe. Des membres du Gouvernement, des autorités de Rome, les commissaires de la course me présentent des souhaits chaleureux, dont je garderai le souvenir ému (...). Notre auto n'avance guère, entourée, presque submergée par la foule. Nous parvenons, par bonds successifs, à la tribune. On m'arrache de la voiture et, une fois encore, je repars sur des épaules, au milieu d'applaudissements frénétiques. Des hommes ruisselants de sueur m'embrassent, me meurtrissent les mains ; des femmes sont renversées, piétinées ; on se rue avec violence (...). Je me trouve, finalement, en une tribune, moulu, étourdi, et remets, alors, au maire de Rome, M. Nathan, un pli du Conseil municipal de Paris. M. Nathan obtient un silence relatif ; il s'adresse au peuple, qui réclame quelques mots de l'aviateur français. Je lui dis combien je suis heureux et fier de porter le premier, à Rome, par une voie nouvelle, un message d'amitié de la France. Il est urgent, maintenant, de m'escamoter. M. Schneider a une idée excellente : il prend mon modeste polo et me remet son élégant buffalo gris. Le voilà devenu Beaumont, qu'il se débrouille avec les quêteurs de cartes postales ! On me mène hors des tribunes, par un escalier où personne ne m'attend. Notre attaché naval à Rome, le baron d'Huart, me conduit au Grand Hôtel, où le propriétaire, M. Arthur Dreyfuss, a gracieusement réservé des appartements aux trois premiers aviateurs de la course. O grandeur éphémère, je vois avec la princesse royale de Grèce ! »

Le témoignage de Garros

Se souvenant du 31 mai 1911, dernier jour de la course Paris-Rome, Roland Garros témoigne : *« On vint m'annoncer le passage de Conneau, et le soir on m'apprit son arrivée à Rome. Conneau, heureux rival, fut un des premiers à me serrer la main à l'arrivée. Au buffet, nous trinquâmes, et au contact de nos verres je sentis l'étendue de sa joie, et celle de ma tristesse. »*

Garros raconte encore comment, lors du Circuit européen, « Conneau prit et conserva la première place. » Restant « l'éternel second », Garros n'en garde pas moins « un souvenir mélancolique des grandes courses de 1911. »

Roland Garros, par Jacques Quillennec, Hachette, 1966.



Pendant huit jours s'enchaînent interviews, signatures d'autographes par milliers, réceptions à la Villa Médicis, déjeuner à l'Ambassade, hommage des officiers de marine, banquets, allocutions, décorations. Une soirée offre au vainqueur d'entrer au Grand Théâtre, en compagnie de Garros : les héros étant reconnus, la représentation du *Falstaff* de Verdi est interrompue pour une vibrante *Marseillaise*. Parmi ses réceptions dans la capitale italienne, Beaumont visite le roi pour le remercier de la décoration de Saint-Maurice et Lazare.

« En un français très pur, il m'interroge longuement sur l'aviation (...). A sa question : « Quel est votre avis sur l'aéronautique italienne ? » je réponds que les ballons dirigeables italiens sont les premiers du monde (...). Je laisse entendre que l'avenir appartient, à mon avis, aux aéroplanes et non aux dirigeables. »

Réception à la Villa Médicis

« Il s'est intéressé en artiste à tous les souvenirs de la villa, s'émouvant des admirables vues de Rome, de la beauté des jardins (...). Il s'exprime avec des mots précis, simples (...). Nulle pose ! La figure sourit facilement, et toute la façon de faire témoigne de ce calme, de cette maîtrise de soi qui nous ont si vivement frappés chez lui à son arrivée au champ d'aviation ».

L'illustration, 10 juin 1911.



Le Circuit européen

Deux semaines après sa victoire à la course Paris-Rome, Beaumont prend le départ, sur monoplan, du Circuit européen, organisé par *Le Journal*.

Le parcours traverse la Belgique, la Hollande, et passe par Londres.

Le matin du départ, 18 juin 1911, dès avant le lever du jour, une foule immense forme une enceinte difficile à franchir, autour des hangars de l'aérodrome de Vincennes.

« Je porte avec moi un précieux paquet, que j'installe dans la chambre de mon monoplan. Il s'agit d'un flacon rempli de café sucré et pourvu d'un tube de caoutchouc qui me permettra, pendant la course, de m'alimenter sans remuer (...). Je vérifie, ensuite, les bougies. « On vous en a donné d'incomparables, » me dit-on. J'en suis bien aise. Voici ma trousse de réparation ; ma carte roule bien ; ma montre est à l'heure. On peut aller à la ligne de départ (...). Deux minutes avant l'heure qui m'est fixée pour décoller, je fais mettre mon moteur en marche. Des ratées de bougies se font entendre. Aussi, lorsqu'à 6 h 12 le chronométrateur abaisse son pavillon, je descends de mon appareil, au lieu de m'envoler. Il faut changer les bougies incomparables. Les mécaniciens vont en chercher d'autres, au hangar. Mais pourquoi ne pas me servir des bougies de ma trousse ? Je les fais placer moi-même. A ce moment, un individu, bien intentionné, s'approche de moi et compatit : « Et dire que ce temps perdu vous compte tout de même ! » D'un coup vigoureux, j'envoie à deux mètres ce trop naïf ou trop malicieux personnage. »



A Liège, Beaumont apprend que la course est endeuillée par les accidents mortels de deux de ses camarades, les aviateurs Princeteau et Lemartin. Les pannes de moteur et les mauvaises conditions météorologiques continuent de compliquer les départs. Les étapes sont mal organisées, peu reposantes. Néanmoins, « la plus grande cordialité existe entre photographes, journalistes et aviateurs. »

Après la Belgique et la Hollande, les concurrents passent à Roubaix et partent de Calais pour Londres, par Douvres et Brighton. Ils reviennent en France et, après Amiens, retrouvent Paris. Le 7 juillet, Beaumont arrive le premier.

« Une première leçon se dégage de ce circuit. Notre randonnée de 1.710 km a figuré, assez bien, une mobilisation d'appareils convoyés, en temps de guerre, dans leurs déplacements,

par de rapides autos. Les appareils volaient, les autos les suivaient sur les routes, chargées de moteurs, de pièces de rechange, de monoplans neufs, d'essence et d'huile. Les premiers jouaient un rôle actif d'éclaireurs, les autres leur servaient de train de ravitaillement. Les aéros s'élançaient, le jour, repliant leurs ailes au crépuscule ; les autos voyageaient nuit et jour, entravées par les réparations, les bacs, les rivières, les barrières, les voies ferrées.

On peut voler par mauvais temps

Un autre enseignement nous a été donné. Nous avons appris que l'on pouvait voler par les mauvais temps. Les champions du circuit de l'Est n'eurent pas que du soleil, mais les pilotes d'Utrecht-Bruxelles et de Roubaix-Calais viennent de vaincre de vraies tempêtes. Ce n'est pas à dire que les aéroplanes actuels ont, dès maintenant, assez de résistance pour voler par tous les vents et toutes les pluies. Nous n'en sommes pas encore là et nous devons ne pas l'oublier. Si nos progrès ont été sensibles en un an, il nous en reste de très grands à réaliser. »



Le Tour d'Angleterre

Le Tour d'Angleterre, en juillet 1911, est dû à l'initiative du directeur du Daily Mail, Lord Northcliffe, déjà organisateur de la première traversée de la Manche accomplie par Blériot, deux ans plus tôt. En 1910, le même Northcliffe récompensait Louis Paulhan (originaire de Pézenas), pour son parcours de Londres à Manchester. Aux difficultés naturelles du parcours (géographie, climat) s'ajoutent la rigueur du règlement de la course : interdiction de changer d'appareil (cinq parties de l'avion et cinq autres du moteur seront poinçonnées au départ). Cette interdiction ne concerne pas l'hélice, ni le châssis, « particulièrement exposés ». Sur le parcours, trois repos obligatoires de douze heures sont prévus à Edimbourg, Bristol et Brighton.

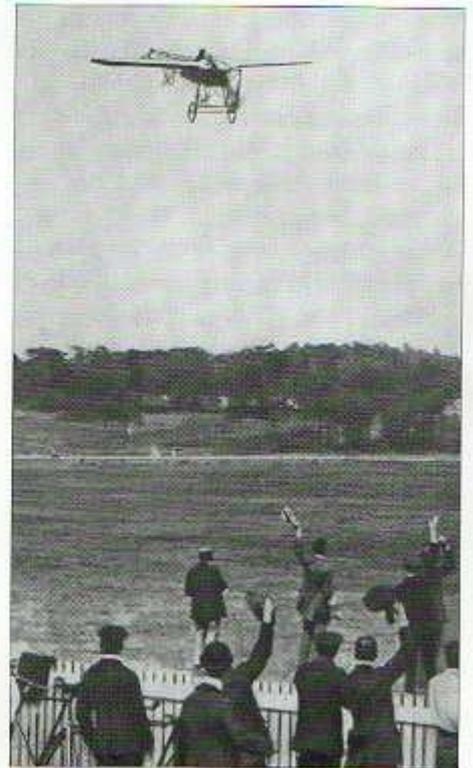
« Quand je parviens près de Landale Fell, je prends mes dispositions pour attaquer le terrible défilé. L'attitude m'est avant tout nécessaire. Je cherche à m'élever. Hélas ! il ne m'est pas possible d'aller au-delà de 800 mètres. Me voilà en butte aux courants violents du fond. Subitement le moteur stoppe, pendant six à dix secondes : je tombe. Et, au-dessous de moi, il n'y a que crevasses, sommets pointus. La perte de mon appareil est évidente ; il s'agit de m'écraser, sur le sol, le plus tard possible. J'essaie, en conséquence, de diriger mon vol plané du côté des parties les plus profondes de la gorge, ma descente se prolongera davantage. A ce moment, un remous me précipite en bas. Il me semble que je suis happé. La mort, évidemment, ne veut pas de moi puisque, par un hasard invraisemblable, le moteur se remet en marche lentement. Je suis sauvé. Aviateurs, mes frères, ne désespérons jamais (...).

A 60 kilomètres de Manchester, près du village de Settle, je découvre, en un site gracieux, un très beau champ qui

vaut mieux que maints aérodromes rencontrés depuis Hendon. J'y vois des obstacles peu ordinaires, ce sont des boeufs, des moutons. Comment vont me recevoir ces animaux paisibles, en temps habituel, mais intraitables, si une mouche les pique ? Je me pose en un endroit écarté, sans bruit. Les boeufs continuent à brouter. Les moutons, moins dédaigneux, lèvent la tête et me considèrent avec un intérêt indiscutable (...). En cinq minutes accourent de Settle et de je ne sais où une multitude de gens. Les maisons particulières, les écoles se sont vidées. Tout le monde se met à ma disposition, avec empressement. Je fais un choix. Ceux-là vont me porter des télégrammes à la poste la plus voisine, ceux-ci m'achèteront de l'essence. Un jeune homme, à la mine éveillée, me sert de mécanicien ; il pétrole le moteur, visite les bougies.

Le comité n'a pas tracé l'usuelle croix blanche...

Après une heure quarante-cinq de réparation, je m'appête à partir. Des campagnards retiennent mon fuselage, font tourner l'hélice, enchantés d'assister à un envol. Un ronflement joyeux me récompense de ma dure besogne. J'avance dans l'espace sans incidents. Plus de montagnes, plus de précipices, la route est facile, mais je vole bas, presque à quelques mètres du sol, aux collines de Malvern. La pluie qui me surprend, à 2 ou 3 kilomètres de Manchester, ne m'incommode guère. D'ailleurs, je n'ai pas à rechercher le champ d'aviation de Trafford Park. Si le comité n'a pas tracé l'usuelle croix blanche, il y a des tentes, une foule considérable. Mon premier soin est de demander depuis combien de temps Védérines a quitté l'aérodrome. - Nous ne l'avons pas encore vu, me répond-on.



Lord Northcliffe (directeur du Daily Mail) : « Vous avez gagné Paris-Rome, le Circuit européen, le Tour d'Angleterre ; vous connaissez bien votre monoplan et les monoplans en général ; vous avez vu voler les divers types de biplans. Quel est, d'après vous, le meilleur appareil ? Croyez-vous que l'aviation soit devenue un moyen de locomotion pratique ?... »

André Beaumont : « Le monoplan est, actuellement, le roi de l'air ; il vole dans le vent, dans la pluie, par tous les temps. Il offre des avantages militaires nombreux, indiscutables : plus léger, moins encombrant, plus commodément et plus rapidement transportable que le biplan, il exige deux fois moins de personnel que ce dernier ; il se gare dans une grange, dans un hangar de fortune. Quant au moteur rotatif, chacun reconnaît sa légèreté, sa régularité ; il dure beaucoup plus que le proclament ses détracteurs. Bien entretenu, il doit, en toutes circonstances, inspirer un sentiment de sécurité. Il faut, évidemment, que l'aviateur qui l'emploie ait des connaissances techniques suffisantes, un assez long entraînement. Une mauvaise machine peut, à la rigueur, servir à un bon aviateur ; un mauvais aviateur peut n'obtenir qu'un médiocre rendement d'une excellente machine. »



Les honneurs

Le 28 juillet 1911, Beaumont est reçu au palais de Buckingham par le roi Georges V (entretien particulier de vingt minutes). Le même jour a lieu le banquet du Daily Mail, sous la présidence de Lord Northcliffe. « L'ordonnateur choisi n'a rien négligé pour donner à cette fête un incomparable éclat. Les éléments du décor, inspirés par l'aviation, ont une originalité plaisante. Figurez-vous une très vaste salle du Savoy. A une extrémité, on a établi une reproduction de mon hangar et, dans ce hangar, un peintre habile a peint mon monoplane sur une toile. Au fronton, au lieu des noms des constructeurs, vous lisez : Paris-Rome, Circuit européen, Daily Mail race. Les tables affectent la forme d'aéroplanes dont les ailes et la queue stabilisatrice ont été ingénieusement utilisées : on y a disposé les couverts. Des fleurs et des feuilles enguirlandent les fuselages et les divers accessoires. Les menus, barrés d'un ruban tricolore, reproduisent d'un côté ma photographie, et la carte du circuit, de l'autre côté, l'horaire de la course.



Le roi des hommes-volants

« L'aviateur Beaumont se classe, en cette année 1911, comme le roi des hommes-volants. Mis au premier plan, rendu populaire par la course Paris-Rome du *Petit Journal*, Beaumont prouve la régularité de son triomphe par de nouvelles victoires et démontre que son énergie, son sang-froid et son courage sont les puissants facteurs de son succès. »
- *Le Plein Air*, 1911.

Ce tiffin, ou léger déjeuner, réunit l'aristocratie de naissance, de la finance et de l'industrie. Les grands noms de l'Angleterre sont nombreux autour de ces appareils fleuris. Le duc d'Argyll, oncle du roi, a tenu à être présent : Lord Northcliffe l'a placé près de moi, à ma droite.

Les shakehands se mêlant aux signatures, je finis par en être étourdi

Aussitôt après le benedicite dit par un archevêque, les services se succèdent, rapidement, et l'on arrive aux discours. Lord Northcliffe parle avec une précision remarquable ; il lui suffit de quelques mots pour mettre en relief un fait ou une idée. Il remémore, d'abord, la course Paris-Bordeaux et dit qu'elle fut à l'automobile ce que le Tour d'Angleterre est aujourd'hui à l'aviation. Paris-Bordeaux fixa le type d'automobile ; le Tour d'Angleterre établit le type d'appareil que l'on va employer dans les rapides traversées aériennes : cet appareil sera le monoplane. M. Roger Wallace prononce quelques mots. Lord Northcliffe lit alors quelques télégrammes de félicitations, parmi lesquels ceux de deux éminents chefs de la marine anglaise me touchent particulièrement, et me remet, dans une enveloppe, un chèque de 250.000 francs (...). Je signe, et avec plaisir, les deux cent cinquante à trois cents menus du banquet (...). Les shakehands se mêlant aux signatures, je finis par être étourdi, ahuri. Je me sauve à la campagne. »

Le 29 juillet, un meeting est donné à Hendon, en faveur de Védrines, « concurrent malheureux ». Une coupe d'honneur est offerte à Beaumont des mains de l'aviateur Graham White. On annonce ensuite l'arrivée d'Alphonse XIII, désireux d'assister à un vol de Beaumont. - « Comme le crépuscule approche, comme j'ai hâte de regagner Londres, je m'en vais définitivement. Je croise, en route, le roi d'Espagne. » Le soir, après l'épreuve d'une ruée de deux mille personnes criant « Beaumont! », un nouveau banquet est offert en l'honneur du héros, au Crystal Palace, « colossal établissement » que

gère une société présidée par Lord Plymouth.

« Nous sommes comme en public. On me sert une poularde dénommée à la Beaumont... Nous devenons vite inquiets, car la foule envahit la salle. Le discours de Lord Plymouth, en faveur des aviateurs, nous vaut une rude poussée. Nous n'entendons presque rien de l'à-propos de Pumperneel. Quant à mes remerciements, ils se perdent dans un tumulte qui va crescendo. Les spectateurs se bousculent, avancent vers nous, la salle en est pleine (...). Des amis me protègent et m'isolent plus ou moins dans les coulisses d'un théâtre du Palace. On constitue un service d'ordre ; je me dégage et gagne la salle de spectacle. La Marseillaise me salue, cinq mille personnes poussent des acclamations frénétiques (...). Lord Plymouth me fait asseoir, ainsi que Védrines, et nous présente au public. Il m'offre ensuite une coupe d'or ainsi que le prix de la Compagnie de l'eau de table Perrier (prix de l'Entente Cordiale). Je me lève et parle à la foule, car il faut que je parle. Des milliers et des milliers de coups de sifflets m'accueillent. Jamais, non jamais, je ne serai mieux sifflé... Vous avez compris que ces sifflets correspondent à nos applaudissements. »

Les jours suivants (31 juillet, 1^{er} août), Beaumont est de retour en France où sont organisées pour lui d'autres réceptions, avec les autorités de l'Etat (le préfet de police Lépine, le général Rques), l'Aéro-Club de France, etc.



Mme Dussanne, de la Comédie française, offre un bouquet.

Les hommages

Au vainqueur de Rome

— Tout fut beau : la Victoire et le cri qui la nomme,
Et la Ville Eternelle, et la jeune saison,
Et le captif sacré quittant son oraison
Pour voir l'Aile franchir les collines de Rome !

— La minute est sublime où le vieux Pape, comme
Pour laisser pénétrer le siècle et l'horizon,
Fait ouvrir la fenêtre, et veut, de sa prison,
Bénir l'oiseau lointain qu'on lui dit être un homme !
— O le plus pur effet du plus grand des exploits !
Elle vient de monter pour la première fois,
La bénédiction qui dut toujours descendre !

— *Pulvis es...* dit l'Eglise au fragile mortel...
Mais il s'est envolé si haut, ce grain de cendre,
Qu'il faut, pour le bénir, le chercher dans le ciel.
Edmond Rostand, Académie française (1868-1918).

Un dès Reïs de l'espaça

— (...) E l'houmagé réndut per la granda Patria,
O regisclat un paðu sus toun Pays natal !
Et lou marbré encrustât su l'Oustal familial,
Qué garda dé tous crich prumiès l'écho, jouïal,
Lou marbré outé toun noum èn lettras d'or pétia
Moustrado dins lous ans al poplé Loudévès,
Lou nis d'un patriota et d'un bravé Francés !

(Et l'hommage rendu par la grande patrie a rejailli un peu sur ton pays natal. Et le marbre apposé sur la maison de famille, qui garde de tes premiers cris l'écho joyeux, le marbre où ton nom en lettres d'or étincelle, montrera à travers le temps au peuple lodévois le nid d'un patriote et d'un brave soldat.)

Prosper Gély, officier d'Académie, mainteneur du félibrige latin (1850-1913)



La réception lodévoise

Le dimanche 7 janvier 1912, Lodève accueille triomphalement Jean Conneau. Réception à l'Hôtel de Ville, attribution de la croix de la Légion d'honneur par le colonel du 142^e R.I., vin d'honneur, remise d'une plaque commémorative pour la maison natale de l'aviateur, réception à la Sous-Préfecture, banquet à l'Hôtel de la Paix. Dans son allocution de remerciement, Conneau déclare : « Les qualités diverses qui m'ont permis de sortir victorieux des grandes épreuves que j'ai tentées, dit-il, je les ai puisées dans le caractère de cette race méridionale où se combinent, en la plus heureuse formule, l'opiniâtreté des montagnards et l'esprit cultivé des gens de la plaine. Si j'ai réussi, je le soutiendrai, c'est parce que je suis des vôtres. »



O bèu counquistadou

« As mounta, mounta luen, bèn luen de nautre
Dessus bladarié, vignarés e bouasco.
Ribiero d'argènt emai routo touarto
Si soun estendudo e desaloungado.
E coualo e serriero e roco et mountagno,
Souto tu si soun foududo e rintrado.
La vouas de la mer de-bado bramavo,
Toun viroulet tant rounflavo a milié de tour (...).
Ièu ai pas lou renoum de tan que ti saludo,
Mai ièu sièu toun ami e fau lou mandadou
De tóuti lei que ti tutejon.

E se, de moun parla n'en a que nous galejon,
Que nou fa ? Mai que res, o bèu counquistadou,
La Lengo d'O t'adus lou couar dóu terradou ! »

(Tu es monté, monté, loin, bien loin de nous ! - Au-dessus des blés, des vignes, des bois. - Rivières d'argent et routes tortueuses se sont étendues et allongées. Et collines et chaînes et roches et montagnes - Sous toi se sont fondues et rentrées. - La voix de la mer vainement bramait, - Tant ronflait ton hélice à milliers de tours ! (...). - Moi, je n'ai pas le renom de tel que te salue, - Mais je suis ton ami et me fais le mandataire - De tous ceux qui te tutoient. - Et si de mon parler il en est qui nous plaisantent, - Qu'importe ! Mieux que tout, ô beau conquérant, - La langue d'Oc t'apporte le coeur du terroir !)

Pierre Fontan, majoral du félibrige (1882-1952).

L'enseignement des grandes courses

« Ces grandes courses ont exercé sur l'opinion publique une influence indéniable ; elles ont démontré plusieurs faits contestés jusqu'alors et popularisé l'aviation ; les professionnels y ont puisé des enseignements précieux. On sait, aujourd'hui, que les intempéries ne constituent plus des obstacles infranchissables, que les moteurs peuvent résister à de très longs parcours, qu'une imposante phalange de pilotes s'exerce constamment et bat, sans cesse, ses propres records. Un groupe de praticiens de l'air a franchi des bras de mer, des montagnes élevées, sans incidents notables. Personne ne nie plus les progrès sensibles de l'art de voler (...). La signalisation a été mise à l'épreuve, et nous songeons déjà à la débarrasser d'éléments sans valeur (...). Les meilleurs signaux ont été et seront probablement des édifices fixes, ne nécessitant qu'une faible surveillance, par exemple des pylones peints en blanc. On les disposerait aux bifurcations des grandes lignes suivies par les avions (...). Outre les signaux de bifurcation, il y aurait des signaux d'atterrissage constitués par des feux de goudron, d'essence, par des bombes, par des pylônes de forme caractéristique.

Les aéroclubs jouent le rôle d'institutions nationales

Nous n'avons pas eu de cartes spéciales à notre disposition. Il faudrait les établir sans tarder (...). Leur teinte générale devrait se rapprocher de celle du sol, vu d'en haut ; elles seraient donc brunes. Sur ce fond brun, les routes se détacheraient en blanc, les voies ferrées en noir, les rivières et les grandes étendues d'eau en bleu, les forêts en vert. Des signes de convention indiqueraient les aérodromes, les bons atterrissages. Des chiffres, très nets, fixeraient les cotes principales (...). Il y a beaucoup à faire (...). Nos bons moteurs n'ont pas changé, et cependant

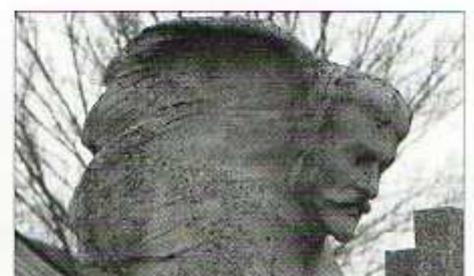
le moteur est le facteur principal du progrès (...). Les recherches nécessaires n'intéressent pas seulement nos constructeurs. Nos physiciens, nos mathématiciens devraient poursuivre leurs études sur la dynamique de l'air, dans de meilleures conditions ; leurs expériences ont été fructueuses, mais restreintes. L'initiative privée les a dotés de plusieurs laboratoires d'aérodynamique, qu'il faudrait agrandir, mettre en harmonie avec les laboratoires étrangers (...). Tant en France que hors de France, les aéro-clubs jouent le rôle d'institutions nationales et disposent d'une autorité incontestée. Leur influence énorme, toujours bienfaisante, s'exerce par des comités provinciaux, des groupements dans les grandes villes. Des publications périodiques dispersent leurs principes, leurs idées et popularisent leurs travaux. Ils soumettent à une même discipline, à une réglementation uniforme, toutes les courses, tous les meetings. Ils veillent, en somme, au développement méthodique de l'aéronautique en général, de l'aviation en particulier (...). Le gracieux et charmant oiseau, partout fêté, transportera peut-être un jour les messages d'amour, et les autres ; il révolutionnera peut-être -très tard- les moyens de communication. Mais, en 1911, on essaie de lui confier, surtout, un rôle glorieux entre tous : la protection de notre pays. Il sert d'éclaireur, il transmet des ordres militaires. Plus vigoureux et plus docile, demain, il pourra jeter la panique sur un front de bataille, dans les réserves ennemies, sur la ligne de retraite, et plus loin dans les centres d'approvisionnement et les villes. Ses ravages se manifesteront plus terriblement sur mer. Une force navale, attaquée soudain, au repos, par des sous-marins et des avions, souffrira sensiblement. Il serait plus sage de prévoir que de nier, simplement, cette éventualité. Les constructeurs ne s'y méprennent

pas. Ils se préoccupent, de plus en plus, d'aérobalistique et d'enlèvement de poids lourds. Le concours militaire d'octobre 1911 a fixé à 300 kilogrammes le poids utile de chaque appareil. Un grand industriel a organisé un autre concours, exclusivement consacré au jet de poids spéciaux sur des cibles ayant des dimensions fortes, de navires de guerre. Ces exercices troublants ont ému les philanthropes et les assemblées chargées de traiter les affaires litigieuses internationales. Il a été question d'interdire l'usage de la quatrième arme dans les conflits futurs. Verrons-nous l'homme, saisi d'effroi, s'arrêter devant les effets destructeurs d'un appareil qu'il a mis des siècles à créer ? Le doute est possible ! »

On se promènera dans les airs comme on se promène sur le sol

« Lorsque nous posséderons des machines aussi maniables que les voitures automobiles (...), les emplois des véhicules aériens deviendront si nombreux et divers que la vie humaine en sera profondément modifiée. Des navires aériens sillonneront peut-être l'atmosphère, à une allure vertigineuse, allant d'un pôle à l'autre (...). Nous concevons très bien un appareil actionné par des ondes hertziennes voguant à une vitesse fantastique. Il ne sera plus question d'ailes brisées, de pannes de moteur, de remous trop violents (...). On se promènera dans les airs comme on se promène sur le sol, aujourd'hui. L'ordre social subira des perturbations corrélatives, qui détruiront tout d'abord une foule de droits et d'usages (...). Les hommes iront de capitales en capitales comme ils vont de villes en villes, guidés, dans la vie, par des concepts nouveaux. Leurs avions ou avions ne se contenteront pas de franchir les barrières qui séparent les peuples, ils les briseront. »

A Lodeve (de gauche à droite) : plaque sur la maison natale, le stade André Beaumont et la tombe de Jean Conneau.



Bibliographie

André Beaumont, « *Mes trois grandes courses* » - Hachette, Paris, 1912 ; ill.

André Beaumont, « *My three big flights* » (Lieut. J. Conneau ; with a sonnet by Edmond Rostand and sixty illustrations). - New York, McBride, Nast & company, 1912 ; 156 p., ill.

Roger Mayoussier, Bernard Jamme, Gérard Farman, « *A tire d'ailes : de l'aérostat au jet, l'histoire de l'aviation en Languedoc-Roussillon* » - Les créations du Pélican, Lyon, 1996 ; ill.

Jacques Quellenec, « *Roland Garros* » - Hachette, Paris, 1966.

Articles parus dans *L'Illustration*, Paris : 3 juin 1911, n°3562 (Course Paris-Rome). - 10 juin 1911, n°3563 (Paris-Rome-Turin, avec portrait-charge de Conneau, croqué à Rome d'après nature, par M. Buisset). - 8 juillet 1911, n°3567 (Circuit européen ; Calais-Londres). - 3 août 1912, n°3623 (Le Poisson volant).

Articles parus dans *L'Excelsior*, Paris : 13 février 1911, n°100 (Pau-Paris, cinq aviateurs militaires). - 30 mai 1911, n°196 (Paris-Rome). - 8 juillet 1911, n°235 (Circuit européen, les arrivées). - 12 août 1912, n°636 (Paris-Londres, capotage en hydroaéroplane).

Articles parus dans *La Vie au Grand Air*, Paris : 27 mai 1911, n°662 (Paris-Madrid, accident mortel, Beaumont au départ, abandon 1^{er} étape). - 3 juin 1911, n°663 (Paris-Rome). - 15 juillet 1911, n°669 (Circuit européen), -

5 août 1911 ; n°672 (Circuit des 1000 miles, tour d'Angleterre). - 25 décembre 1911, n°692 (Carpentier et Beaumont, salon aviation).

Articles parus dans diverses revues : *L'Aérophile* (1^{er} juin 1911, n°11 ; Paris-Madrid). - *La Revue de l'Aviation* (1^{er} juin 1911, n°55 ; Paris-Rome). - *Touche à tout* (15 juin 1911, n°6 ; p. 582 ; Beaumont). - *La Revue aérienne* (10 juillet 1911, n°66 ; Circuit européen et Tour d'Angleterre). - *La Revue française* (18 août 1912, n°47 ; Paris-Londres ; hydroaéroplane). - *Lectures pour tous* (décembre 1911, n°3, p. 204 ; Comment on devient aviateur). - *Je sais tout*, 15 décembre 1911, n°83 ; p. 693 ; Accident Beaumont).

Articles parus dans *Le Plein Air*, Paris : 2 juin 1911, n°86 (Paris-Rome). - 1911, n°87 et n°95. - 11 août 1911, n°96 (Tour d'Angleterre). - 1911, n°106, n°109, n°110. - 1912, n°153.

Articles parus dans *Le Petit Journal*, Paris : 11 juin 1911, n°1073 (Paris-Rome-Turin). - 18 juin 1911, n°1074 (Le Pape regarde passer Beaumont).

Articles parus dans *L'Indépendant*, hebdomadaire, Lodève : 9 juillet 1911 (Hommage). - 16 juillet 1911 (Hommage). - 10 septembre 1911 (Hommage). - 24 septembre 1911 (Comité des fêtes Conneau-Beaumont). - 8 octobre 1911 (Hommage). - 3 décembre 1911 (« L'aviation paiera le sang versé pour elle » ; article de Conneau-Beaumont paru dans *L'Excelsior*). - 10 décembre 1911 (« L'aviateur Conneau »). - 17 décembre 1911 (Comité des

fêtes Conneau-Beaumont). - 31 décembre 1911 (Hommage). - 14 janvier 1912 (la presque totalité du journal). - 18 août 1912.

Articles parus dans *L'Echo*, hebdomadaire, Lodève : 19 mars 1911 (« Un Lodévois aviateur »). - 28 mai 1911 (« As organisatous de las festas loudébésas », par Prosper Gély [sur les journées d'aviation, avec l'aviateur Kuhlring]). - 4 juin 1911 (L'aviateur Conneau ; photo). - 11 juin 1911 (« A l'aviatou vaïen, A l'effian dé Loudéba, A l'oufficîé Conneau », par Prosper Gély). - 7 janvier 1912 (« Hommage des Lodévois à l'aviateur Beaumont » ; programme). - 14 janvier 1912 (« L'aviateur Conneau-Beaumont », par Alfred Boulouys, « Triomphale réception dans sa ville natale de l'aviateur Beaumont », Discours de Railhac, Mas, Jullian, Boulouys, etc. - Supplément : « A l'aviatou, aï souldat, aï Loudévés Beaumont-Conneau », par Prosper Gély, et Mistral). - 21 janvier 1912 (Remerciements au Comité Beaumont). - 4 février 1912 (« Le Prix Deutsch de la Meurthe : 10.000 francs à l'aviateur André Beaumont » par André Nède, du *Figaro*). - 3 mars 1912 (Projet d'une avenue Conneau-Beaumont ; conseil municipal). - 17 mars 1912 (Un banquet à Beaumont, Paris). - 3 août 1912 (« A l'Indépendant » ; sur article à propos d'une avenue André Beaumont). - 18 août 1912 (« A l'Indépendant » ; « Notre compatriote Beaumont-Conneau. ») - 6 octobre 1912 (« Ici » ; pour une avenue Beaumont). - 17 novembre 1912 (« Notre compatriote l'aviateur Beaumont-Conneau »). - 2 mai 1915 (« Notre compatriote l'aviateur Beaumont-Conneau » ; par Alfred Boulouys).

Photos : FF Paris (1), Rol (3b, 4a, 8a), Limousin Châtelleraut (4b), Central Photos (4c, 5b, 6b-c, 7b, 9b, 12), Branger (5, 7c), Central News (7a), D.R. (8b), Meurisse (9a), Mariani (10a), Derrieu (11abc).



Brochure gratuite éditée par la Communauté de communes Lodévois et Larzac composée d'après les publications sur les grandes courses d'aviation de 1911 et en particulier les écrits d'André Beaumont (Hachette, 1912). Documents communiqués par Annie et Michel Renard.

Mai 2011