



1909, les débuts de l'aviation commerciale !... Henry Farman emmène son premier passager.



Un aéroplane du musée volant de Shuttleworth.



Les chevaux — même vapeur — c'était l'affaire des dragons. Ils ramènent au « parking », après un vol, l'« Antoinette » de Latham.

REIMS

A Paris, en France, et dans le monde, un événement chasse l'autre : c'est la course à l'actualité. A peine exploité, l'événement est oublié. Mais ce que l'on n'oubliera pas si vite, c'est l'année 1969, particulièrement fertile en événements aéronautiques importants.

Le Salon de l'Aéronautique et de l'Espace, les Meetings Nationaux de l'Air organisés près des plus grandes villes de France, avec la participation des meilleurs pilotes du monde et de la célèbre Patrouille de France à Cannes le 1^{er} FILM (Festival International des Loisirs Motorisés), et bien entendu la Semaine aéronautique de Reims, furent les grands moments de la saison 1969.

Organisée au bénéfice de la Fondation des œuvres sociales de l'Air, afin de commémorer la Grande Semaine de Champagne qui eut lieu en 1909, le Festival aérien de Reims a réuni sur l'aérodrome de Prunay les plus grands noms de l'aviation.

A Reims cette année, le public a pu voir évoluer les avions qui volèrent en 1909, et revivre pour quelques heures toutes les joies et les émotions ressenties par les pilotes de la « belle époque de l'aviation ».

Que dire de ces courageux aviateurs, parfois jugés un peu fous de quitter la terre ferme pour s'envoler devant des milliers de spectateurs sur des avions qui ressemblaient plutôt à des papillons géants ou à des grandes libellules de bois ? « Ces merveilleux fous volants sur leurs drôles de machines » n'étaient pas si fous car quelques-uns sont non seulement vivants mais ils volent encore. Ils sont même venus à Reims pilotant leur avion.

Pour assister à cette manifestation, le doyen des pilotes, M. Tabuteau, 86 ans, a atterri sur le terrain de Pruney aux commandes de son appareil à la tête de l'escadrille des anciens. Il était suivi à quelques secondes près par M. Paul Ducellier, et par Joseph Frantz (79 ans).

Ensuite, le spectacle fut permanent. Rallye international, Trophée Jaffaux-Tissot, course de vitesse, présentation de prototypes, voltige et bouquet final : la Patrouille de France.

1909 - Les défricheurs du ciel

« La Grande Semaine d'Aviation de la Champagne », organisée par l'Aéro-Club de France, qui s'ouvrit le 22 août 1909, s'annonce comme un triomphal succès. Une gare provisoire amenait les visiteurs jusqu'au « champ d'aviation ». Des tribunes, un pavillon de trois étages réservé à la presse et un buffet monstre destiné à « nourrir » des milliers de spectateurs étaient mis en place.

1909-1969

L'administration des Postes et Télégraphes avait posé des lignes spéciales qui reliaient le terrain à Paris, Londres, Reims et Bruxelles. Ces détails témoignent que tout avait été mis en œuvre pour faire venir à Reims le maximum de spectateurs.

Parallèlement rien n'avait été négligé pour y attirer l'élite des pilotes. Plus de 200 000 francs de prix étaient offerts pour récompenser les vainqueurs d'épreuves judicieusement choisies pour marquer l'habileté des pilotes et la qualité des machines.

Ainsi évoluèrent des « Antoinette » à moteur « Antoinette » de 50 ch, des « Blériot » équipés de moteurs Anzani de 25 ch (frères de celui qui effectua, cette année-là, la première traversée de la Manche), un « Santos Dumont » à moteur Darrac. Parmi ces appareils, on trouvait également des biplans : six « Voisin » dont un équipé du moteur Gobron de 55 ch, quatre « Henry Farman » dont un équipé du moteur Vivinus de 50 ch, un équipé d'un moteur rotatif Gnôme de 50 ch et deux équipés du moteur Vivinus de 35 ch. Quelques Curtiss, Breguet, Wright évoluèrent également. Aux commandes de ces avions d'illustres aviateurs se disputaient la faveur du public. Ils se nommaient Blériot, Latham, De Rue, Farman, Delagrange, Breguet, Esnaut Pelterie et Rougier, et Gobron.

1969 - Un musée de l'Air qui vole...

La « Shuttleworth Collection » fut fondée et financée par Mme Shuttleworth le 26 avril 1944, en mémoire de son fils, Richard Shuttleworth, pilote dans la Royal Air Force, qui fut tué en opération pendant la guerre de 1939-1944.

Avant la guerre un grand nombre de pièces du musée actuel avaient été rassemblées par Richard Shuttleworth lui-même. Il était dans ses intentions que chaque pièce de sa collection soit mise en état de marche telle qu'elle sortait des ateliers du constructeur d'origine, c'est ce qui a été fait.

A la fin de la guerre, la « Collection Shuttleworth » fut conservée et développée sous la direction de l'Air Commodore Weeler. Cette collection constitue l'un des musées de l'air les plus importants d'Europe. Ce n'est toutefois pas un musée comme les autres, c'est un musée de l'air qui vole.

L'écurie « Shuttleworth » comprend à ce jour une quarantaine d'appareils tous typiques de leur génération, qui s'étale dans l'histoire depuis 1868 avec le premier ornithoptère de Frost jusqu'au Jet Provost de 1962. Trois de ces appareils ont été présentés au Festival de Reims, après avoir été démontés et transportés par l'armée de l'Air pour y être réassemblés.

L. B.



Le Blériot XI reconstitué par Jean Salis est revenu — 50 ans après ses premiers exploits — voler dans le ciel de Champagne, piloté par Eric Nessler.



Les sphériques furent aussi présents à cette fête du souvenir qui débuta par un lâcher de ballons de l'Association aérostatique de Lille.



Serge Dassault, président de l'Association des œuvres sociales de l'Air, et le général Bodet, directeur des Meetings nationaux.