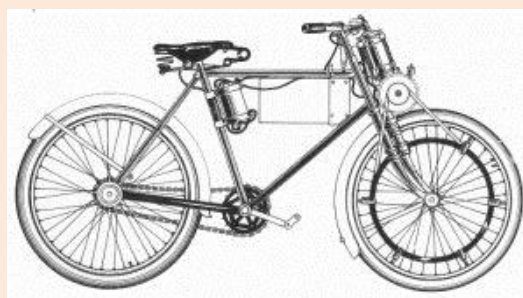


En souvenir du temps des
Aeros a mon cher camarade
et ami Henry Beauvois
Jane Hervé



Jane Herveu, le risque pour compagnie



« Motocyclette » Werner, 1897. Le moteur est disposé au-dessus de la roue avant. (La France Automobile).



Jane Herveu ne fut pas la première femme à piloter une moto. Course de côte de Gaillon 1902, Madame Jollivet et sa motocyclette. (LFA).

Jeanne Aline Herveux, connue par la suite aux Etats-Unis où elle a résidé longtemps sous le nom de Jane Herveu, est née le 10 décembre 1885 à Paris dans le 19^e arrondissement. Son nom apparaît pour la première fois en 1903 dans la presse sportive quand, âgée d'à peine dix-huit ans, elle participe à des courses cyclistes.

En 1905, elle entre dans l'équipe Werner, un constructeur de cycles, de motocycles, de tri-cars et de voiturettes, établi à Levallois-Perret en 1897. Immigré d'origine Austro-Hongroise, on doit aux frères Eugène et Michel Werner, en 1897, un brevet d'invention pour un diabolique engin motorisé à deux roues qu'ils ont baptisé "motocyclette".

Lieu	Date	Durée	Nombre d'exposants			Stands surfaces	Valeur des objets	Chiffre d'affaires	Nombre visiteurs payants
			France	Etranger	Total				
Palais du Louvre	Juin 1898	16 jours	328	12	340	5 800 m ²	4 000 000	5 000 000	140 000
Palais du Louvre	Juin 1899	25 jours	380	26	406	6 300 m ²	5 000 000	8 000 000	150 000
Grand Palais	Jan 1901	16 jours	440	50	490	8 400 m ²	6 000 000	15 000 000	160 000
Grand Palais	Dec 1901	16 jours	490	70	560	10 500 m ²	10 000 000	25 000 000	190 000
Grand Palais	Dec 1902	16 jours	700	110	810	15 700 m ²	20 000 000	40 000 000	260 000
Grand Palais	Dec 1903	16 jours	720	140	860	18 500 m ²	21 000 000	60 000 000	280 000
Grand Palais	Dec 1904	16 jours	881	170	1054	20 200 m ²	23 000 000	80 000 000	360 000
Grand Palais	Dec 1905	16 jours	900	190	1180	25 074 m ²	25 000 000	100 000 000	400 000
Grand Palais	Dec 1906	17 jours	1025	200	1225	28 000 m ²	30 000 000	125 000 000	450 000

Les Expositions d'Automobiles à Paris de 1898 à 1907. (Source : ACF).

Le moteur de la « motocyclette » Werner est placé au-dessus de la roue avant, comme sur les vélo-Solex des années 1960. Les frères Werner ne sont pas persuadés que cette configuration soit la meilleure, puisqu'ils déposent peu après un nouveau brevet avec moteur en bas du cadre. Ils dessinent en 1903 une 500 cm³ bicylindre verticale destinée à la course.

C'est sur cet engin dangereux et puissant que débute en course la petite Parisienne, en 1905. Auparavant, les frères Werner conçoivent un autre engin, plus dangereux encore, le tri-car. Il s'agit d'une moto à deux roues directrices à l'avant et un passager, servant de lest, doit s'y tenir sinon l'ensemble ne tient pas la route (comme sur les side-cars).



Lamberjack sur motocyclette à trois roues Griffon dans la course de côte de Gaillon en 1902. Au moins cette disposition améliore-t-elle la traction. (LFA).

En 1902 fleurissent dans les courses les plus populaires des engins dérivés de motocyclettes, motos à trois roues, tri-cars, voiturettes, etc... Ils se caractérisent par une tenue de route déplorable, un freinage inexistant et des moteurs un peu plus puissants chaque année. Les accidents sont légion.



La motocyclette WERNER (Fig. 404).

Motocyclette Werner, 1906. (LFA).

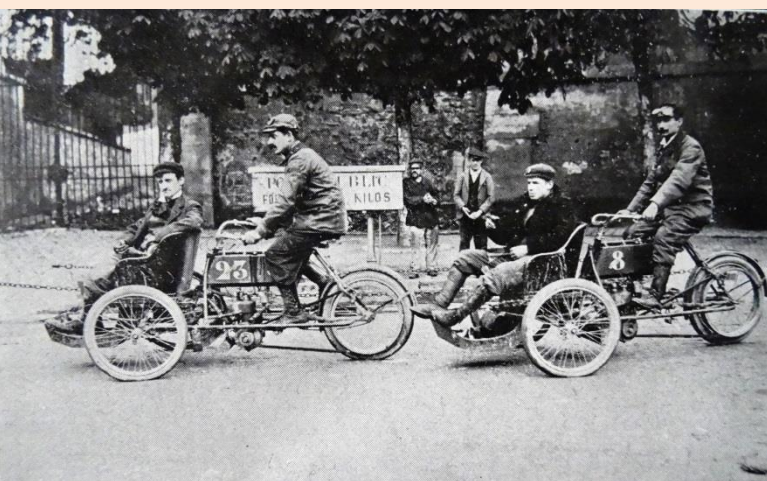


Course de côte de Dourdan 1905, le vainqueur en tourisme, Penel sur tri-car Stimula. On voit clairement le risque pris par le « singe » ou passager. (LFA).



Tri-car WERNER (Fig. 406).

Le tri-car Werner, 1906. (LFA).



Les tri-cars de l'équipe Werner, qualifiée d'Autrichienne en 1905 par le journal L'Auto. (LFA).



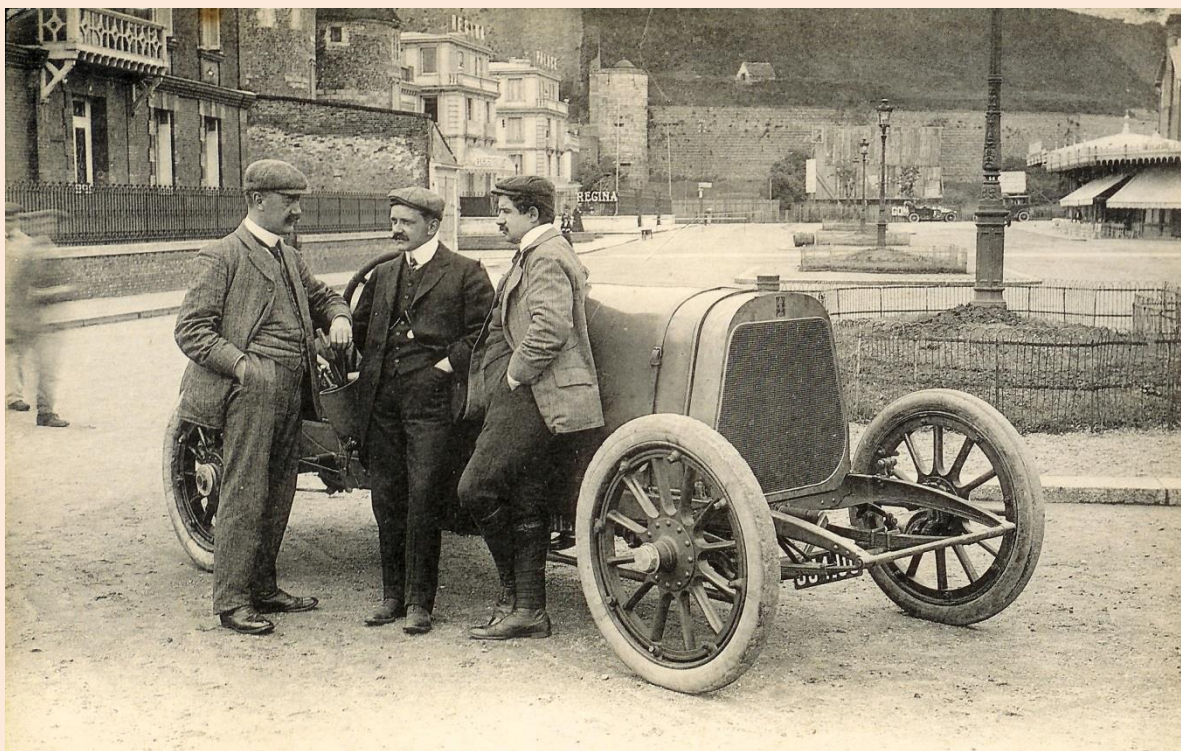
Tri-car-voiturette WERNER (Fig. 407).

Autre vue du tri-car Werner, 1906. (LFA).

Jane Herveu participe sur tri-car Werner à plusieurs courses en 1905 et 1906 avant de choisir de passer sur une automobile. En 1906, l'équipe Werner recrute un pilote professionnel déjà connu, Victor Rigal. Les deux compères connaîtront leur heure de gloire plus tard, dans les meetings aériens.



Jane Herveu sur voiture de course Werner, 1907, en haut. Victor Rigal sur Bayard-Clément en 1907, en bas. (LFA).

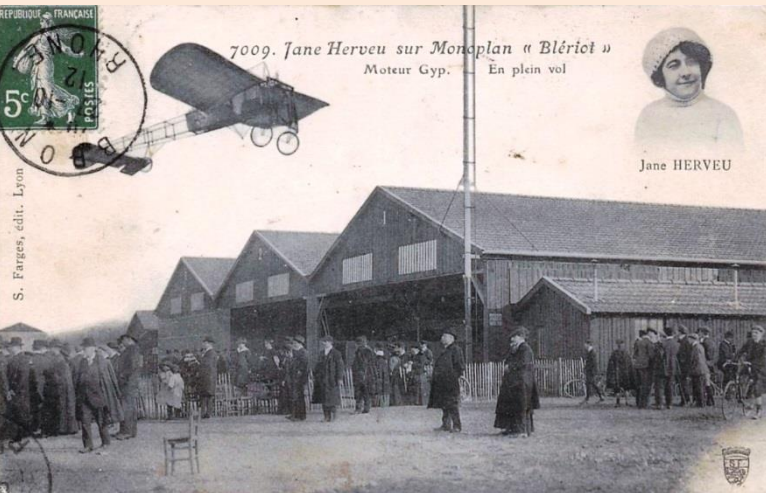


En 1907, Rigal passe chez Darracq puis en 1908 chez Adolphe Clément. Jane Herveu part disputer quelques courses en Angleterre en 1908 et 1909. En 1908, il se produit un phénomène unique dans l'histoire de l'aviation : une pluie de Dollars, de Livres Sterling, de Deutsch Marks, de Francs et de Lires s'abattent sur l'aéroplane balbutiant, plus exactement des meetings d'aviation naissent un peu partout dans les pays avancés.

Herveu et Rigal délaissent le volant pour le manche à balai. Rigal achète un biplan Voisin-Antoinette qu'il étrenne en mars au meeting de Cannes, puis des biplans Sommer-Gnome qu'il pulvérise à plusieurs reprises en 1910. Plus prudente, Herveu s'entraîne à Corbeaulieu (Compiègne) sur un antique Blériot à moteur GYP. Son instructeur est Henry Beaubois, à qui elle dédiera une photographie (p. 1).

Elle est titulaire du brevet de pilote n°318 daté du 7 décembre 1910 et délivré

par l'Aéroclub de France. Elle est ainsi la quatrième femme pilote française d'aéroplane brevetée après Élise Deroche (brevet n° 36), Marthe Niel (brevet n° 226) autre grande sportive et Marie Marvingt (brevet 281) en 1910.



La sportive Jeanne Herveu dans un meeting aérien en 1911. (Fonds AécF).

Brevet de pilote d'aéroplane en poche, Herveu s'inscrit dans différents meetings et courses en 1911 à bord d'un monoplane Hanriot à moteur Clément-Clerget. De 1911 à 1914, Herveu dispute à Marvingt, Dutrieu (brevet belge) ancienne championne du monde de vitesse sur bicyclette en 1898 et Deroche la Coupe Fémina. Dutrieu remporte l'édition 1910, Herveu l'édition 1911.



Jeanne Herveu au meeting de Lyon 1911. (Fonds AécF).

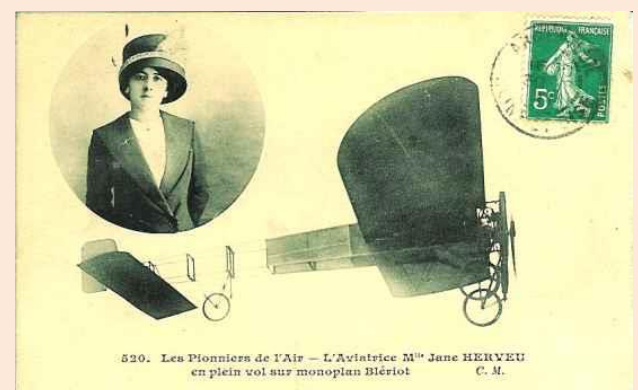
A la date du 19 novembre 1911, seize femmes dans le monde seulement possèdent un brevet de pilote d'aéroplane, par ordre d'obtention : Elise Deroche (Aéro-Club de France), Lydia Zvereva (n° 31 AC de

Russie), Marthe Niel (AécF), Hélène Dutrieu (n° 27 ACB), Marie Marvingt (AécF), Jeanne Herveu (AécF), Marie Driancourt (n° 525 AécF), Harriet Quimby (n° 37 AC America), Mathilde Moisant (n° 44 AC America), Hilda Hewlett (n° 122 Royal Aero-Club), Melli Beese (n° 115 AC Deutschland), Eudocie Anatra (n° 54 AC Russie), Béatrice Deryck (n° 652 AécF), Bozena Laglerova (n° 37 AC Autriche), Cheridah Stocks (n° 153 RAC) et Lyoubova Golanchikova (n° 56 AC Russie).



Miss Jeanne Herveu à bord de son monoplane Hanriot à moteur Clerget, 1912. (Fonds AécF).

Très disputée en 1911, la Coupe du journal féminin l'est beaucoup moins en 1912. Les 254 km du record d'Hélène Dutrieu à Etampes (H-Farman-Gnome) ne sont pas battus le 9 mars par Jeanne Herveu (Blériot-XI-Gnome) à Pau, elle s'arrête au bout de 205 kilomètres. Ce sera la seule tentative de l'année.



Miss Jane Herveu remporte la Coupe fémina 1912. (Fonds AécF).

Après la Première Guerre mondiale, Jane Herveu, devenue Jane Boulzaguet part vivre en Amérique où elle devient modiste.

Elle meurt à Londres le 14 janvier 1955.