

# La situation fin 1908



Wright à Auvours 1908

Résumons la situation à la fin de 1908. Si nous admettons « qu'avoir volé » c'était avoir effectué publiquement, au moins une fois, un parcours aérien minimum de 50 à 100 mètres à plus d'un mètre au-dessus du sol, seul à bord d'un aéroplane, pour vingt-trois au moins des hommes que nous avons cités, le fait était certain ; dix l'avaient fait à jour dit, sous contrôle officiel ; sept avaient volé en circuit fermé. Parmi eux tous, les deux WRIGHT, Henry FARMAN, DELAGRANGE et BLÉRIOT se détachaient nettement quant au nombre de leurs vols et à leur durée. Au total, ils avaient tenu l'air environ : BLÉRIOT durant une heure, DELAGRANGE durant quatre heures, FARMAN durant six heures, les WRIGHT durant trente-six heures dont, approximativement, les deux tiers à Auvours au compte de Wilbur. Nous avons vu quels étaient les records. Des vols avaient lieu en Amérique, d'autres, de faible importance, au Danemark, en Angleterre, en Allemagne, exécutés par des nationaux ; W. WRIGHT volait en France, DELAGRANGE avait volé en Italie et FARMAN en Belgique. Mais c'était seulement en France que l'aviation faisait figure d'une industrie, tâtonnant encore, certes, et cherchant sa voie quoique déjà

bien assise et en pleine progression.



Moteur REP au banc d'essais

Quinze à vingt modèles d'aéroplanes, assez différents les uns des autres, avaient réussi l'envol aux mains de leurs pilotes. Il y avait des monoplans, des biplans, des triplans. Les ailes, ou voilures, ou surfaces, ou plans, (la terminologie était loin d'être définie et stabilisée), possédaient des profils et des structures très variables. Leurs recouvrements étaient de coton, de soie, de tissu caoutchouté, quelquefois de papier ; les enduits n'étaient pas encore utilisés. La charge par mètre carré allait d'environ 10 kg à environ 25. La « finesse » accusait, d'un type à l'autre, d'importants écarts. Les moyens mis en œuvre pour assurer ou rétablir l'équilibre des appareils et leur conduite, leurs emplacements, leurs dimensions, leurs modes de commande, tout cela était d'une grande diversité. Il en était de même pour les ensembles motopropulseurs. La puissance des moteurs variait d'une vingtaine à une cinquantaine de CV. Le poids enlevé dépassait parfois 20 kg au cheval. Il y avait des moteurs à deux, trois, quatre, cinq, sept, huit et seize cylindres. Ceux-ci étaient verticaux, horizontaux, en éventail, en étoile ou en V. Leur refroidissement utilisait l'eau ou l'air. Un moteur rotatif à sept cylindres en étoile apparaissait en

fin d'année. Les hélices étaient en bois ou en métal, à deux ou quatre pales. Si, la plupart du temps, elles étaient montées sur l'arbre moteur, on en connaissait aussi qui, démultipliées, étaient commandées par chaînes voire par courroies. Deux types d'appareils utilisaient deux hélices. Elles étaient tantôt tractives tantôt propulsives. Les moteurs, du type à explosions, à quatre temps et à essence, étaient placés soit en avant soit en arrière des plans principaux, soit sur ceux-ci. La position du pilote dans l'appareil, l'aménagement de son habitat et ses moyens d'action ne marquaient non plus nulle tendance à l'unification. Cette situation était favorable à l'éclosion de projets nouveaux et de nouvelles constructions.

On admettait généralement que ceux-ci pouvaient être viables si, sans trop s'écarter des profils d'ailes et des angles d'attaques connus, ni des charges au mètre carré et des poids enlevés par cheval des appareils ayant volé, on était capable de centrer convenablement l'ensemble et d'obtenir, au point fixe, une traction d'hélice équivalant au moins au quart du poids total de l'aéroplane en vol.



Chambre de Wilbur Wright  
Auvours

Du point de vue de la construction, on était passé

de la première période, celle du « hangar – atelier » où s'ébauchaient, puis s'achevaient les premiers appareils volants par des transformations successives entrecoupées d'essais, à la période de l'usine. BLÉRIOT, la société, « ANTOINETTE », Robert ESNAULT-PELTERIE (REP), les frères VOISIN, Henry FARMAN, les WRIGHT, la société HERRING-CURTISS, étaient devenus ou se trouvaient en passe de devenir des constructeurs au sens qu'on attache habituellement à ce mot dans l'industrie. L'ère du client venait de s'ouvrir qui multipliait l'activité de l'aviation en constituant de plus en plus solidement ses bases financières et, par voie de conséquence, développait ses progrès techniques. Les frères VOISIN vivaient déjà de leur clientèle mais le fait nouveau c'était qu'au « hangar – atelier » de la rue de la Ferme succédait, dans le même Billancourt, l'usine du quai du Point-du-Jour qui ne sortirait plus que des avions de série de la marque et bientôt à la cadence de un par semaine. Certes, dans l'ensemble, la coupure n'était pas faite totalement avec la première période ; des « hangars – ateliers » existaient toujours ; on peut même dire que leur nombre s'était accru et que ce mouvement continuait. Depuis le premier vol de SANTOS-DUMONT et plus encore depuis le premier kilomètre bouclé de FARMAN, une quantité impressionnante d'inventeurs de toutes origines s'essayaient à réaliser des appareils de leurs crûs qui devaient, à leurs yeux, surclasser tout ce qui existait à l'époque ; et chacun d'eux était jaloux de son secret. Parallèlement, on allait assister à un extraordinaire foisonnement de brevets d'invention, comme il advient généralement au début de toute industrie.

Des « façonniers » qui la plupart du temps étaient

des modeleurs – mécaniciens (CHAUVIÈRE, FOISSAC et SIRIE, RÉGY,...) fabriquaient des éléments en bois, des ailes complètes, des fuselages, quelquefois l'appareil entier. CHAUVIÈRE avait déjà construit des hélices pour les dirigeables, il continuait pour les avions, RÉGY le suivait dans cette voie, d'autres s'y spécialisaient.

Seuls, en France, la société « ANTOINETTE » et Robert ESNAULT-PELTERIE construisaient leurs moteurs, aussi plusieurs fabricants de moteurs d'automobiles avaient-ils créé des types spéciaux pour l'aviation. Tels étaient RENAULT, E.N.V., DUTHELL et CHALMERS, ANZANI, VIVINUS ; par ailleurs, les frères Louis et Laurent SEGUIN sortaient leur moteur rotatif « Gnôme », à sept cylindres à ailettes, d'une puissance nominale de 50 CV, qui allait constituer l'un des éléments importants du développement de l'aviation à partir de 1909 et connaître un exceptionnel succès.

La plupart des fournisseurs d'accessoires ou de matières premières pour l'automobile ouvraient, dans leurs catalogues, des rubriques spéciales pour l'aviation où figuraient : des tendeurs, de la corde à piano, des pièces moulées en aluminium, du contre-plaqué, des bois spéciaux, de la soie, des toiles, etc. Des entreprises dirigeaient systématiquement leurs efforts vers des fabrications destinées à la jeune industrie. La foi en son avenir gagnait rapidement de nouveaux individus, de nouveaux groupes, de nouvelles couches sociales. Les plus entrepreneurs, les plus clairvoyants aussi, misaient déjà sur les profits probables qu'ils en pourraient tirer.



Louis Paulhan

Cependant ce qui caractérisait par-dessus tout et dans l'ensemble ceux qui, à des titres divers, concourraient à l'élaboration, à la naissance puis aux évolutions des machines volantes c'était un commun enthousiasme qui, d'abord, les attachait intensément et les faisait se dévouer à l'usine, à l'homme ou un groupe auquel ils se trouvaient liés, puis, les débordant sans diminuer leur fidélité, s'appliquait à l'aviation tout entière. Autour des initiateurs se trouvait groupée une remarquable élite ouvrière dont la contribution était considérable et jouait parfois un rôle décisif bien que peu de ses membres ne soient jamais sortis de l'anonymat. Parmi ces hommes, certains d'entre eux, les mécanos attachés à la personne du pilote et à l'appareil, occupaient une place de choix. Je pense, par exemple, à ce fameux mécanicien de SANTOS-DUMONT qui s'appelait CHAPIN ; à Maurice HERBSTER qui fut celui de Henry FARMAN et devint pilote de ballon libre, de dirigeable et d'aéroplane ; à LEGAGNEUX à qui la confiance de FERBER ouvrit une extraordinaire carrière dont l'éclat fut soutenu jusqu'à sa mort accidentelle en 1914 ; à Louis PAULHAN, élève du même FERBER durant son service militaire, mécanicien

des dirigeables de DEUTSCH de La MEURTHE mais passionné pour l'aviation et qui fut, en 1909 et 1910, l'un des plus prestigieux pilotes de ces années révolues.

Cet état d'esprit qui faisait qu'existait d'abord entre tous les intéressés comme un sentiment « national » à l'échelle de l'entreprise auquel se superposait un « internationalisme » non moins sincère et non moins actif à l'échelle de la totalité, de l'universalité de l'aviation, cet état d'esprit, dis-je, accélérerait puissamment la marche du progrès. Un autre élément de celui-ci, c'était l'inévitable publicité des expériences. En matière de découvertes, et à ne considérer que l'intérêt commun des hommes, le secret est toujours un frein. En l'espèce, je ne dis pas que ce dernier n'eût point connu, au choix, la préférence de quelques-uns qui eussent cru y trouver, comme l'avaient fait les WRIGHT, une garantie plus certaine de leurs intérêts privés, mais les conditions du problème à résoudre et celles de circonstances et de milieu au sein duquel il se développait rendaient la chose à peu près impossible.

Et puis voici que des prix, de plus en plus importants et de plus en plus nombreux, créaient l'espoir de gains substantiels acquis dans l'accomplissement glorieux de prouesses aériennes et poussaient vers les jeunes usines d'aviation les nouveaux clients nécessaires à la fois à leur existence et à leur développement. Nous avons émis cette opinion que l'important prix DEUTSCH-ARCHDEACON avait pu fortement appuyer les vocations de DELAGRANGE et de FARMAN. Wilbur WRIGHT et ce dernier s'étaient partagé, à la fin de 1908, tout près d'une centaine de mille francs dont 65 000 pour

FARMAN. La valeur des prix encore offerts à la même date, tant à l'étranger qu'en France, atteignait plus d'un million.

Une bonne partie d'entre ces prix correspondaient, il est vrai, à des performances dont la réalisation paraissait difficile à envisager dans l'immédiat ou dans un avenir très proche. Un but positif, tentant, ne s'en trouvait pas moins ainsi assigné à de nouveaux efforts et contribuait à les susciter. Je ne mets point en doute que ce fut d'abord l'intérêt porté par eux à l'aviation qui inspira les créateurs de ces prix. Il n'en reste pas moins évident que les plus notoires d'entre eux, comme les frères MICHELIN, Henry DEUTSCH, Gordon BENNETT, le « DAILY MAIL » tiraient de leurs gestes le bénéfice d'une publicité considérable. Je ne crois pas qu'un prix quelconque, affecté d'une somme assez grosse, ait jamais été créé sous le couvert de l'anonymat. De toute façon, cette manne abondante épaulait sérieusement le développement industriel de la jeune aviation et c'était là l'essentiel.

Coupe annuelle MICHELIN, pour la plus grande distance ; Coupe annuelle Gordon BENNETT, pour la plus grande vitesse ; prix du « DAILY MAIL », et autres, pour la traversée de la Manche ; grand prix MICHELIN, pour le parcours Saint-Cloud Puy-de-Dôme ; autre prix du « DAILY MAIL », pour la liaison aérienne Londres Manchester ; telles étaient, parmi les plus richement dotées, quelques-unes des épreuves qui s'offraient à l'attention des pilotes et des constructeurs.

Le parlement français, au sein duquel un groupe de l'aviation s'était constitué, votait une subvention de cent mille francs pour cette dernière. Des gouvernements étrangers prenaient des décisions



analogues. L'Aéro-club de France fondait un grand prix, doté d'une même somme de cent mille francs, dont la formule restait à déterminer. Mais surtout des villes de plus en plus nombreuses, grandes cités, cités touristiques ou thermales, organisaient des exhibitions et des meetings d'aviation : ainsi déjà Monaco, Berlin, Brescia, Cannes, Nice etc. On parlait d'une course Angers – Saumur. Il fallait régenter tout cela.

Dès les premiers vols de SANTOS-DUMONT, l'Aéro-club de France avait assumé cette charge dans notre pays. Il avait été fondé, en 1898, par un petit groupe d'hommes jeunes, généralement riches, qui voulaient s'adonner, en sportifs, à la pratique du ballon libre et la développer dans leur milieu alors que les aérostats apparaissaient le plus souvent, à cette époque, comme des instruments professionnels aux mains de hardis spécialistes qui faisaient un peu trop figure de baladins. Ils avaient réussi dans leur entreprise et obtenu dans différents domaines, celui par exemple des ascensions scientifiques, des résultats qui dépassaient sans doute le cadre de leurs ambitions primitives. La naissance et le développement des ballons dirigeables avaient encore accru l'influence et la notoriété du club qui se trouvait en pleine progression lorsque l'aviation prit corps. Tout naturellement, il s'y intéressa et, dès 1903, il instituait une commission spéciale chargée d'en connaître sous tous les aspects. Une revue, bimensuelle en 1908, « l'Aérophile », fondée en 1895 par son secrétaire général, BESANÇON, à qui elle appartenait, lui servait de bulletin officiel. En 1905, l'Aéro-club de France avait pris l'initiative de constituer une Fédération Aéronautique Internationale qui groupait dix Aéro-clubs nationaux. En France, un certain nombre de

sociétés locales lui étaient affiliées et reconnaissaient son autorité. Les personnages qui présidaient aux destinées du club jouissaient de notoriété et d'influence dans différents milieux comme ceux de l'industrie, de la finance, de la presse, de la politique et des sciences. Dans ces conditions, ce fut pour ainsi dire automatiquement que l'Aéro-club s'érigea en pouvoir sportif dès les premiers vols et personne ne lui contesta d'abord son autorité.

Cependant l'évolution rapide de l'aviation avait fait qu'à son égard des intérêts divers et puissants se manifestaient dont elle était devenue l'enjeu. Trois groupements importants les représentaient en sus de l'Aéro-club de France qui dut composer avec eux. L'un déjà ancien, à la puissance considérable et bien assise, était l'Automobile-club de France ; les deux autres, de fondation récente, s'appelaient « la Ligue nationale aérienne », créée le 3 septembre 1908, qui, conçue sur le modèle de la Ligue navale allemande, cherchait à trouver une large base populaire pour appuyer son action, et la « Chambre syndicale des industries aéronautiques » dont le titre est suffisamment significatif. Nous n'entrerons pas dans les détails. Tout finit d'ailleurs, plus tard, par se concilier, par s'arranger. Il n'en restait pas moins que des conflits d'intérêts, qui prenaient parfois un tour virulent, justifiaient à eux seuls, et mieux peut-être que toutes autres constatations, ce fait, si simple et si capital, que nous avons affirmé : l'aviation existait, grosse déjà de tout son avenir.

Bien que, sans y être née absolument, elle ait trouvé dans notre pays son terrain d'élection, elle se développait aussi, à une cadence plus ralentie,

ou commençait à prendre pied, aux États-Unis et un peu partout en Europe. Mais rien n'existait nulle part encore qui fut comparable à cette force en marche qu'elle représentait déjà chez nous. Il était donc naturel que la première manifestation qui permettrait que s'établisse un contact direct entre l'aviation et ce public « sans l'opinion favorable duquel il est impossible de travailler en paix », s'organisât en France. Ce fut ce qui se produisit.



Affiche du premier Salon

À la fin de décembre 1908, du 24 au 31 de ce mois, se tint à Paris, au Grand Palais des Champs – Élysées, la première Exposition internationale de la Locomotion aérienne. Au milieu des remous où s'affrontaient les groupements rivaux, ce fut l'Automobile-club de France, le seul sans doute s'en trouvant capable, qui en prit l'initiative et en assumait la responsabilité. Très rapidement organisée, se substituant, ou se superposant à un Salon de poids lourds automobiles primitivement prévu dans le même endroit, l'exposition connut un succès considérable. Si l'on n'y voyait rien d'essentiel dont nous n'ayons parlé,

on y trouvait à peu près tout ce dont nous sommes entretenus. Quelques avions n'ayant pas volé y figuraient qui d'ailleurs ne volèrent pas tous par la suite. L'Avion d'ADER était présenté en bonne place comme le clou d'une rétrospective. Les exposants de petits modèles étaient nombreux mais n'offraient rien de bien neuf.

Ce qui compta surtout, ce fut ceci. Les personnes ayant vu un avion étaient rares alors qu'à peu près toutes étaient informées de l'existence et des exploits de ces appareils. Le cinéma n'avait encore parcouru qu'une brève carrière et l'ère des actualités était à peine ouverte ; seules, les photos publiées par les journaux et les revues, complétaient les informations écrites. C'était peu pour une telle nouveauté difficilement saisissable. Aussi l'affluence fut-elle grande et l'enthousiasme populaire, déjà mis en branle, s'accrut-il beaucoup entre le jour de l'ouverture du Salon, à l'inauguration duquel avait assisté, avec le président de la République, FALLIÈRES, le président du Conseil, Georges CLEMENCEAU, et le jour de la fermeture, ce 31 décembre qui voyait Wilbur WRIGHT réaliser, à Auvours, les ultimes et magnifiques performances de cette retentissante année.

Une liaison solide se trouvait maintenant définitivement établie entre l'avant-garde, jusqu'alors un peu détachée, et le gros des troupes, entre le petit groupe des pionniers et la foule d'où surgiraient les émules et les successeurs dont les réalisations et les exploits, renouvelant ou surclassant ceux précédemment acquis, accéléreraient sans cesse la marche en avant des hommes dans la voie nouvelle qu'ils venaient de s'ouvrir eux-mêmes vers l'avenir. Cependant qu'elle suscitait à la

fois, comme il était naturel qu'il advînt, des appétits et des dévouements, des ambitions et des espérances, le peuple de Paris, d'un seul coup, dans un grand élan, entraînant à sa suite la France tout entière, venait d'adopter l'aviation. >> Suite

Octobre 1968 Edouard Chateau