

L'aviation avant la Première guerre

Vers 1500, le génial Léonard de Vinci étudie la possibilité de faire voler un «plus lourd que l'air», mais sans aller au delà du dessin. En 1783, les frères Montgolfier permettent à l'homme de s'élever dans les airs à bord d'un engin sans moteur.

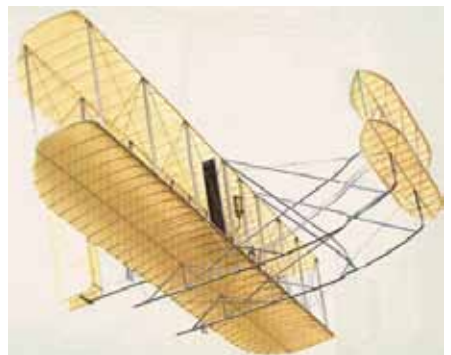
En 1809, un planeur sans passager vole en Angleterre. A la fin du XIXe, les essais de planeurs se succèdent, notamment avec les frères Voisin.



L'avion «EOLE» de Clément Ader

Le premier vol avec un moteur serait le fait du français Clément Ader, en 1890, aux commandes de l'avion «Eole» dont les ailes ressemblaient à celles d'une chauve-souris: les marques laissées par les roues dans le sol auraient disparu sur plusieurs dizaines de mètres. Il s'agissait d'un bond plutôt que d'un vol ! En 1897, il essaye vainement de faire voler un avion à la demande de l'armée, fort intéressée par la démarche. Clément Ader ne sut pas intégrer les apports des autres innovateurs à ses intuitions de génial inventeur.

A partir de fin 1903, les frères Wright expérimentent leur premier avion, le «Flyer». Son vol le plus long est mesuré à 284 mètres. Il a duré 59 secondes. Ces premiers vols motorisés et contrôlés ne sont possibles qu'avec un rail fixé au sol pour le décollage (il n'y a pas de roues) et un vent fort (le moteur est trop faible). Cela se passait il y a tout juste un peu plus de cent ans !...



Le «FLYER» des frères Wright

Santos-Dumont sur son aéroplane.



Va suivre une succession de records: chaque vol est une première ou une tentative de record pour aller un peu plus loin, un peu plus vite, un peu plus haut. Les pilotes sont, le plus souvent, des bricoleurs de génie et des aventuriers. On citera le Brésilien Alberto Santos-Dumont, Henri Farman qui parcourt 27 km le 30 octobre 1908 à Reims, Louis Blériot volant 47 km en 1h 07 avec son monoplan, Louis Paulhan qui bat le record de hauteur avec 150 mètres sur son biplan.

En été 1909, à côté de Reims, la «Grande semaine d'aviation de la Champagne» est le premier meeting international de l'Histoire de l'aviation, réunissant Blériot, Farman, Louis Paulhan, Hubert Latham, Glenn Curtiss... Près d'un million de spectateurs y assistent.

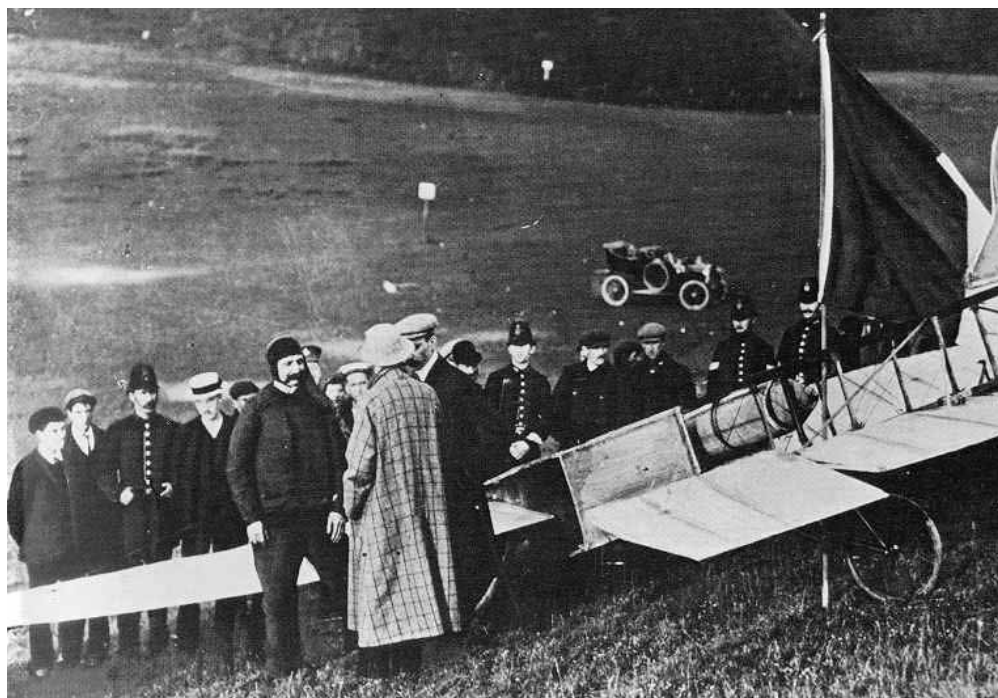
La traversée de la Manche a lieu en 1909, un mois après le tremblement de terre en Provence du 11 juin.

Aux quatre coins du pays, on organise des «meetings», et notamment à Salon, Istres, Digne, etc. Dans les années qui précèdent la Première Guerre mondiale, les tensions diplomatiques en Europe poussent les gouvernements à s'intéresser à l'aviation en tant qu'arme de guerre. Le

journal Le Mémorial d'Aix du 22/5/1913 réunit l'avis des aviateurs sur le devenir guerrier de cette innovation: l'aéroplane sera -t-il un engin de guerre ou un messager de paix ? Louis Blériot est d'avis que son rôle en temps de guerre ne doit pas être limité.

Le comte de La Vaulx pense qu'il accomplira de redoutables besognes. Georges Legagneux, au contraire, voudrait qu'une convention internationale interdise l'emploi de bombes et de projectiles lancés du bord des dirigeables ou des aéroplanes; il veut que ces engins ne soient que des moyens de transport rapides, et par suite, des instruments de civilisation.

Selon Jules Vedrines, l'aéroplane est une arme si dangereuse qu'elle servira par là-même à affermir la paix. Roland Garros distingue deux périodes dans la conquête de l'air: la première, celle de 1910, surtout militaire, est l'âge de fer qui sera suivie de la période civile, l'âge d'or. Cela ne vous rappelle t-il pas d'autres débats ?...



25 juillet 1909 : Arrivée de Louis Blériot à Douvres, Angleterre.