

SEQUENCE HISTOIRE DE L'AVIATION

PREMIER VOL PUBLIC EN FRANCE D'UN PLUS LOURD QUE L'AIR



Les salons d'accueil de nos aéroclubs sont des endroits formidables ! Dès qu'ils ont un peu d'âge – et c'est souvent le cas – on y retrouve des souvenirs de toutes sortes dans des cadres de bois défraîchis ou simplement punaisés par un morceau de rouille qui ne va pas tarder à se dissoudre dans le temps.

Ce sont parfois des photos jaunies, tirées sur papier sépia et dont la fixation s'est faite d'excellente manière pour traverser les décennies. Il est alors délicat de se lancer dans une détermination précise car ce sont souvent des machines « locales » modifiées et connues des seuls historiens aéronautiques du terrain. Et c'est dommage car ils auraient tant à apporter au patrimoine des gens de l'air que nous sommes.

Dans d'autres lieux, ce sont des représentations en couleurs dont les nuances de teintes se sont estompées ou, au contraire, paradoxalement exacerbées à la manière d'un chromo criard des années 40.

Parfois, il s'agit d'une roue d'avion dont plus personne se souvient à quelle machine elle appartenait ou d'une hélice, entière ou brisée, dont l'avion qu'elle tractait a perdu son nom avec la disparition du pilote qui l'avait accrochée dans un probable grand moment de joie collective.

Souvent, une copie ou un original d'une page d'un journal de l'époque offre un profil d'un appareil autrefois célèbre, la relation d'un meeting d'avant guerre ayant attiré une foule considérable – car l'aviation était alors une véritable passion populaire – ou un article journalistique sur un fait local passé, une aventure héroïque régionale délitée avec les ans ou un fait historique ou technologique méconnu ou passé inaperçu.

Une lettre inédite

VOICI une lettre en grande partie inédite de Georges Martin n'en cite, en effet, que deux courts extraits ou Clément Ader raconte à son ami Jacques May, l'histoire de son premier oiseau.

Cette lettre nous a été communiquée par M. Jean Tuffery, maire de Castelnaudary.

Mon cher Jacques May,

Vous me demandez un souvenir de mes travaux d'aviation. Bien volontiers, le premier qui me vient à l'esprit après tant d'années de travail et d'insuccès, c'est celui qui concerne l'oiseau en plume que je construisis tout de suite après la guerre et qui était prêt en 1873... à y a trente-sept ans.

C'est bien loin, n'est-ce pas ? Pourtant aucun détail n'a quitté ma mémoire de ce brave oiseau avec lequel je devais faire un jour le 15 aviation planée. Voici comment j'ai procédé :

La construction de l'appareil avait été commencée et poursuivie chez un de mes amis, M. Douarache, fabricant de produits céramiques à Castelnaudary.

Douarache était un vieux camarade : Je le connaissais depuis l'époque où nous travaillions ensemble au chemin de fer.

Dans son usine, mon ami Douarache avait trouvé des locaux qui avaient bien voulu me prêter. Là, avec quelques ouvriers recrutés sur place, dont un bon brave nommé Baquier, intelligent, adroit, capable de tout faire, nous commençâmes l'oiseau en employant les membranes, genre fibrage ; on en retrouvera le principe dix ans, vingt ans plus tard dans l'« Oiseau » et l'« Anton ».

Les ailes étaient en bois creux, les tiges en fibres, les bords en plumes d'oies qu'on s'était procurés dans les environs de Castelnaudary.

Nous façonnâmes la plume dans la tige, la collions et l'entortillions, desegne délicate, minutieuse, toute de patience et très longue par conséquent. Mais le résultat était fort léger et valait la peine que nous nous donnions.

Les ailes étaient articulées, pouvaient se lever et s'abaisser et pouvaient aussi se démanter pour se mettre sous le corps de l'oiseau : un charniage en bois permettant cette manœuvre. La queue, gouvernable par les mains à l'aide de leviers, ne se composait que d'une série de plumes analogues à celles des ailes.

Je voudrais vous dire ses dimensions exactes : se ne saurais le faire : 8 à 10 mètres d'envergure environ.

L'homme — moi même — se placait dans le corps de l'oiseau, ses bras et ses jambes étaient employés à entretenir les ailes. Pas de tête à mon oiseau, qui se terminait en crâne, pointu, et de façon à réduire la résistance à l'avance.

Arrivons aux expériences. Ma principale démonstration consistait simplement à me lever dans l'oiseau, qui était attaché par son centre de gravité ou à peu près à quatre points d'équerre — en croix de Saint-André — éloigné du centre d'environ 15 mètres.

Ces cordes tendues, immobilisées l'appareil horizontalement mais le laissant libre verticalement, l'essai se fit par un vent qu'on appelle dans le pays vent d'autan. Eh bien ! lorsque ce vent se mit à souffler modérément, l'appareil se souleva, m'élevant à un mètre ou à un mètre cinquante approximativement.

L'oiseau y resta plusieurs semaines, puis réintégra sa cage et eut de remise en remise pour finir par prendre ses invalides rue Pajou et rue Jaurès.

Il mourut avec tout le reste, hélas ! à l'âge de 30 ans, quand tout fut incinéré.

Voilà l'histoire que vous m'avez demandée de mon premier oiseau. Vous connaissez celle des autres. Affectueux salut à vous.

SIGNÉ : CLÉMENT ADER,
NOVEMBRE 1909.



★ ★ ★
**A MURET
ON NE**

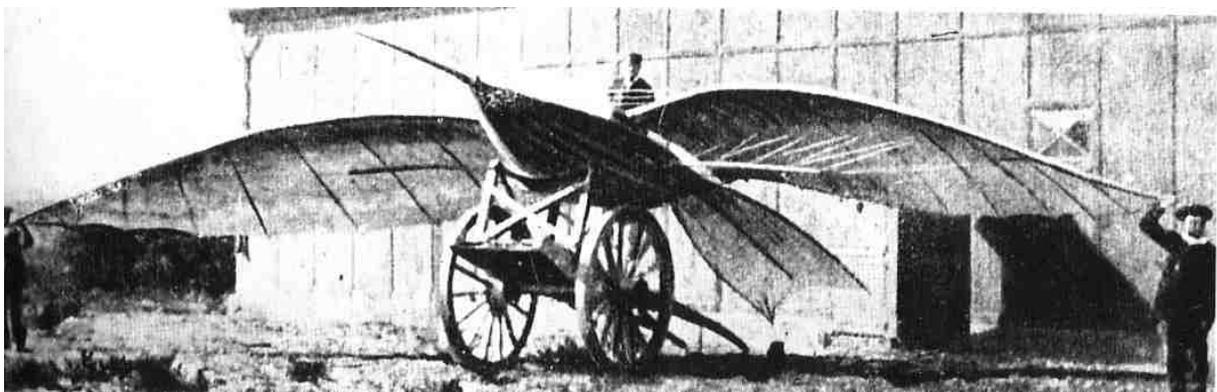
C'est ainsi que nous avons découvert, bravant l'outrage des ans dans une pochette de papier cellophane, le récit du premier vol de Clément Ader, trônant sur un mur de l'aéroclub de Castelnaudary.

Dans les questions de culture générale aéronautique posées dans le cadre du challenge Grass Cockpit Warter Tour, à l'escale terminale de Saint Cyr l'Ecole, il était inévitable qu'un sujet aborde l'histoire de l'aviation à Berck sur Mer. (Pour cause météo à la hauteur de Clermont Ferrand, l'étape de Berck a été abandonnée !)

- Qui pilotait le premier vol public en France d'un plus lourd que l'air ?

En 1856, **Jean Marie Lebris** construit une machine volante dont le dessin s'inspire de la forme globale des goélands de sa Bretagne natale. Il le dispose sur une charrette tirée par un cheval et réussit à le

faire décoller en poussant son animal au galop – face au vent – sur la plage de Tréfontec. Au début de l'expérience, l'appareil reste lié à son support hippomobile par une corde dont l'allongement permet de régler la hauteur de vol à la manière d'un treuil. Une fois l'attelage arrêté, le planeur regagne le sol. Cette machine fonctionne un peu comme un cerf volant mais ne peut se diriger dans aucun des trois axes. Par ailleurs on ne dispose pas de photos ou de témoignages écrits irréfutables de l'exploit.



En squattant le clubhouse de Castelnaudary (où nous avons été admirablement accueilli) à l'occasion de l'édition Cassoulet Airport 2014, nous avons découvert une lettre inédite rédigée par **Clément Ader** natif de Muret. C'est l'histoire de son « premier oiseau » construit en 1873 !

Mon cher Jacques May,

Vous me demandez un souvenir de mes travaux d'aviation. Bien volontiers, le premier qui me vient à l'esprit après tant d'années de travail et d'amertume c'est celui qui concerne l'oiseau de plumes que je construisis tout de suite après la guerre et qui était prêt en 1873...Il y a 36 ans.

C'est bien loin, n'est ce pas ? Pourtant aucun détail n'a quitté ma mémoire de ce brave oiseau avec lequel je devais faire et je fis de la sustentation planée. Voici comment j'ai procédé.

La construction de l'appareil avait été commencée et poursuivie chez un de mes amis M. Douarche, fabricant de produits céramiques à Castelnaudary. Douarche était un vieux camarade : je le connaissais depuis l'époque où nous travaillions ensemble au chemin de fer.

Dans son usine, mon ami Douarche avait trouvé des locaux qu'il avait bien voulu me prêter. Là, avec quelques ouvriers recrutés sur place, dont un bien brave homme, Bacquier, intelligent, adroit, capable de tout faire, nous commençâmes l'oiseau en employant les membrures, genre fibrage : on en retrouvera le principe dix ans, vingt ans plus tard dans l'« Eole » et dans l'« Avion ».

Les ailes étaient en bois creux, les tiges en fibres, les barbes en plumes d'oies qu'on s'était procuré dans les environs de Castelnaudary.

Nous piquions la plume dans la tige, la collions et l'entoilions, besogne délicate, minutieuse, toute de patience et très longue par conséquent. Mais le résultat était fort léger et valait la peine que nous nous donnions.

Les ailes étaient articulées, pouvaient se lever et s'abaisser et pouvaient aussi se démonter pour se mettre sous le corps de l'oiseau : un charniérage en bois permettait cette manœuvre. La queue, gouvernable par les mains à l'aide de leviers, ne se composait que d'une série de plumes analogues à celles des ailes.

Je voudrais vous dire ses dimensions exactes : je ne saurais le faire : 8 à 10 mètres d'envergure environ.

L'homme – moi-même – se plaçait dans le corps de l'oiseau, ses bras et ses jambes étaient employés à actionner les ailes. Pas de tête à mon oiseau qui se terminait en cône, pointu, effilé de façon à réduire la résistance à l'avancée.

Arrivons aux expériences. Ma principale démonstration consista simplement à me poser dans l'oiseau qui était attaché à son centre de gravité ou à peu près à quatre points d'équerre – en croix de Saint André – éloignés du centre d'environ 15 mètres.

Ces cordes tendues immobilisaient l'appareil horizontalement mais le laissaient libre verticalement. L'essai se fit par un vent que l'on appelle dans le pays vent d'autant. Et bien ! Lorsque le vent se mit à souffler modérément, l'appareil se souleva, m'emmenant à un mètres ou à un mètre cinquante approximativement et se maintint à volonté. Je pouvais le faire monter ou descendre selon l'inclinaison des ailes.

J'avais fini. Mon oiseau m'avait servi à ce pourquoi je voulais qu'il me serve. Nous le ramenâmes dans une vaste caisse à Paris. Je connaissais Nadar, le grand photographe, un des premiers fervents des plus lourd que l'air. Il accueillit mon oiseau avec plaisir et l'exposa dans ses beaux magasins de la rue d'Anjou.

L'oiseau y resta plusieurs semaines, puis réintégra sa caisse et erra de remises en remises pour finir par prendre ses invalides rue Pajou et rue Jasmin.

Il mourut avec tout le reste, hélas ! À l'âge de 30 ans quand tout fut incinéré.

Voilà l'histoire que vous m'avez demandée de mon premier oiseau. Vous connaissez celles des autres...

Affectueusement à vous...

CLEMENT ADER NOVEMBRE 1909

Ce texte semble montrer que ce planeur « plumé » était capable de prendre son envol sous la simple force du vent et de monter ainsi que de descendre par la simple modification du calage de ses ailes pendant le vol. La queue n'était pas manoeuvrable. La machine ne pouvait effectuer de mouvements de tangage ni de lacet mais elle possédait une forme de gouvernail de profondeur que l'on retrouvera plus tard mais dans d'autres fonctions.



En 1904, les contacts transatlantiques avec les frères Wright sont assez limités d'autant plus qu'Orville et Wilbur cultivent la culture du secret et déposent très vite des brevets... **Ernest Archdeacon**, avocat et homme d'affaires mécène et le capitaine **Ferber** sont toutefois très intéressés par les découvertes des fermiers de Dayton (Ohio). S'ils ne prêtent pas trop attention au gauchissement alaire dans le cadre de la maniabilité, ils retiennent le principe d'un aileron élévateur à l'avant et d'un gouvernail de direction à l'arrière. Le planeur n°3 des frères Wright (construit en 1903) était muni d'un système de câbles commandés par les pieds (le pilote était couché à plat ventre) qui « tordait » ou « gauchissait » l'aile désignée en cassant sa portance.



5. — L'Aéroplane à Berck. — Il plane.

Lib. Pap. Carnot A. et P. Wattelier, édit. — Berck-Plage.

Ceci avait pour effet de faire descendre l'aile et de virer plus facilement. Il semble qu'en 1903 – 1904, la doctrine de la dynamique des vols à la française était focalisée sur la stabilité et que le basculement de l'aile n'était pas d'actualité. Aussi, il est peu probable que l'appareil de Voisin à Berck ait été doté d'un tel mécanisme.



L'analyse des photos de l'exploit n'a pas permis de noter l'existence de mécanismes de gauchissement ni, à fortiori, d'ailerons. Une autre source d'information cite même des propos de Voisin tenus début 1904 dans lesquels il s'inquiète de ce vol avec un prototype sans gouvernail de queue, appendice reconnu comme basique et incontournable à cette époque. Par ailleurs, un très intéressant contact avec l'aéroclub de Berck nous signale qu'il n'existait pas de gouvernail de queue sur le planeur expérimenté et qu'il a été bien difficile de comprendre comment se faisait la manipulation de l'aileron élévateur.



C'est dans ce contexte que l'ingénieur lyonnais Gabriel Voisin construit un planeur inspiré par les travaux des frères Wright pour concourir à un challenge lancé par Archdeacon en 1903 destiné à honorer le

premier vol public français d'un plus lourd que l'air.

Les premiers essais sont commencés en février 1904 et font l'objet d'une communication à la commission des expériences d'aviation à l'Aéroclub de France.



Le 15 mars 1904, Gabriel Voisin s'envole des dunes de Berck. Une semaine plus tard, Archdeacon rend compte de l'exploit à l'Aéroclub de France : « Après plusieurs essais, nous avons choisi pour aérodrome non pas les dunes de Merlimont mais celles qui dominent la



plage de Berck-BelleVue au nord de la commune de Berck, plus commodes par leur proximité de la ville. La présence dans cette ville de la société de l'Aéroplane Berckois est également précieuse avec ses 80 membres expérimentés ».

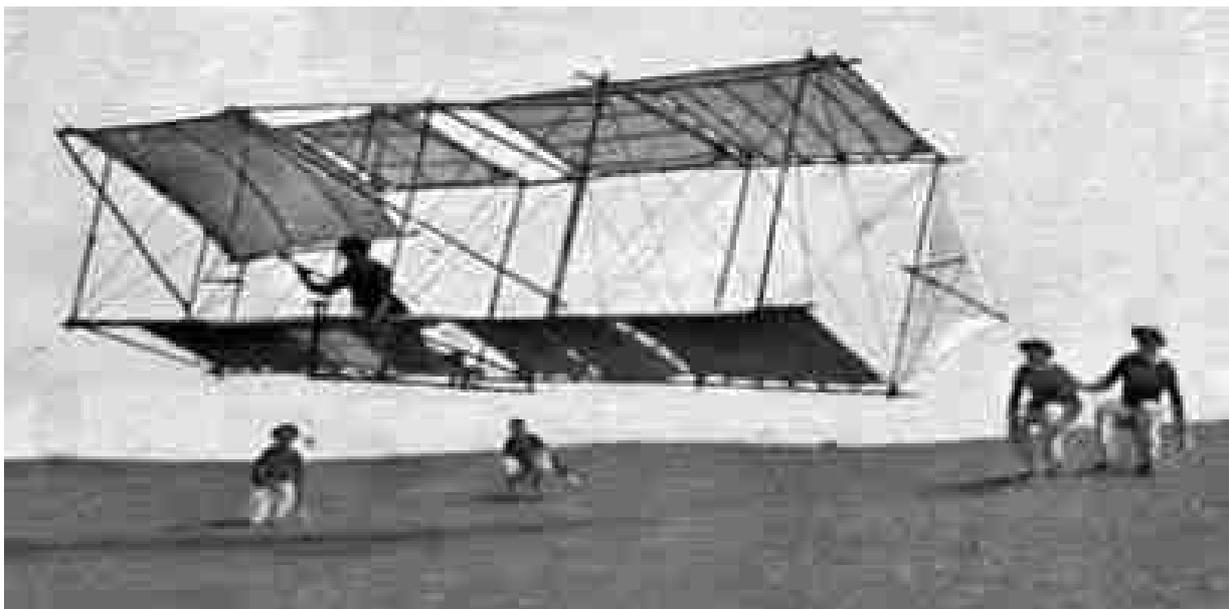
Il existe de multiples tirages de vols du haut des dunes : Berck, Merlimont ou Le Touquet. Les glissades se

sont répétées avec, semble-t-il différents modèles de planeurs et sur l'un des clichés tardif ont croit même voire apparaître un aileron baissé mais il ne s'agit pas du premier vol homologué. Ce qui a sûrement permis de valider la prestation est la présence d'un photographe pour immortaliser l'exploit et, comble de détail amusant, on en connaît le nom : M. Champeaux, directeur de l'hôpital maritime de Berck,) l'époque.



En 1908, non loin de Berck, au Crotoy dans la baie de Somme, les **frères René et Gaston Caudron** reprennent le principe de la traction par cheval pour faire décoller un biplan qui reprend les conceptions des Wright. C'est-à-dire un gouvernail élévateur à l'avant, un système de gauchissement des ailes pour les virages et un gouvernail de direction à l'arrière. Le but est de motoriser l'engin ultérieurement lorsqu'un moteur sera disponible. Comble de l'ironie, les manuels n'ont retenu que le nom de la jument « assistante de vol » : La Luciole. Ce nom sera donné plus tard à une prolifique série de machines populaires de Caudron...

Aéroplane Archdeacon expérimenté le 10 avril 1904 par M. Voisin.
Durée du séjour en l'air, 5 secondes 1/4.



L'histoire officielle a retenu le planeur de G. Voisin comme étant celui du premier vol public en France d'un plus lourd que l'air. Il fait peu de doutes que d'autres engins se sont élevés dans les airs avant lui mais l'implication de l'Aéroclub de France par le biais d'Archdeacon et de ses communications scientifiques relatant les progrès réalisés aux essais et, surtout, l'existence de photographies immortalisant l'instant où le planeur s'élève sur une vingtaine de mètres sont décisifs. Ce ne sont pas la maîtrise des trois axes qui est célébrée mais le simple vol dans toute sa simplicité.



Jean Jacques TURLLOT pour Aviatik