



EN AMÉRIQUE
Expériences d'un nouvel Aéroplane à Kitty-Hawk (Caroline du Nord)



Aviation une histoire raisonnée

«Décollage immédiat», l'exposition de l'Espace Mendès France sur les dix premières années de l'aviation nous fournit l'occasion de réaliser ce dossier.

Par-delà les exploits des pionniers, nous insistons, avec Patrick Facon, sur les progrès scientifiques et techniques qui ont permis la naissance de l'aviation

Entretien **Aline Chambras** Photo **Marie Augustin**

Patrick Facon est directeur de recherche au Service historique de l'armée de l'air (Vincennes) et membre de l'Académie nationale de l'air et de l'espace (Toulouse). Auteur de nombreux ouvrages sur l'aviation, ce chercheur est invité à l'Espace Mendès France le 4 novembre pour donner une conférence intitulée «Pour une approche plus raisonnée de l'aviation». Objectif de l'historien : redonner à l'histoire de l'aviation sa complexité, souvent éclipsée par l'image d'exploits et de légendes qu'on lui associe.

L'Actualité. – Pourquoi vouloir faire une «approche raisonnée» de l'histoire de l'aviation ?

Patrick Facon. – La naissance et le développement de l'aviation sont liés à des paramètres complexes, alors que durant longtemps l'histoire de l'aviation n'était abordée que sous l'angle de la légende individuelle : on ne s'intéressait qu'aux exploits de pionniers qui, en solitaires, inventaient et construisaient des avions. Si l'apparition d'engins volants a suscité un engouement sportif, on ne peut pas éluder que la naissance de l'aviation repose sur une sorte de déterminisme technique, scientifique, industriel, financier et politique. J'ai donc choisi une approche globale et explicative pour traiter d'un phénomène que l'on présente surtout comme sportif.

Quels sont les paramètres qui ont permis la naissance et le développement de l'aviation ?

Tout d'abord, la naissance de l'aviation repose sur un certain nombre de progrès scientifiques. Ainsi les avan-

cées de l'aérodynamique sont cruciales car elles permettent aux savants de concevoir des objets volants dont la forme est mieux adaptée. Le développement de la chronophotographie, notamment avec Etienne-Jules Marey – un pionnier de la photo qui parvient à décomposer par clichés le vol des oiseaux –, permet également de faire progresser les techniques de vol. Les évolutions dans la conception des moteurs favorisent aussi le développement de l'aviation. En effet, en passant à la fin du XIX^e siècle du moteur à vapeur au moteur à explosion, on peut alors produire des moteurs plus légers qui pourront être montés sur des avions. Quant à l'industrie du pétrole alors en train de naître, elle va pousser, elle aussi, énormément, aux progrès aéronautiques. Ainsi un magnat du pétrole français, Deutch De La Meurthe, voit dans l'avion, et dans le phénomène lié de la motorisation, le moyen de développer son industrie. Il y a donc à la fin du XIX^e siècle une coïncidence de découvertes, de progrès techniques et scientifiques qui permettent de fournir des solutions très précises à la question du vol.

Qui se tourne vers l'aviation ? Qui fabrique des avions ? Comment se passe cette «commercialisation» ?

C'est le corps militaire qui, le premier, s'intéresse à l'aviation, dès 1905, car il y voit un moyen intéressant d'observation. Quand l'avion commence à devenir un instrument fiable, c'est-à-dire dans les années 1909-1910 (après la traversée de la Manche par Blériot), l'armée devient le premier grand client de l'aviation. Les premières structures aéronautiques se mettent en place à cette époque en

Patrick Facon,
directeur de
recherche au
Service historique
de l'armée de l'air
et membre de
l'Académie
nationale de l'air
et de l'espace.

Pages précédentes :
Illustration du *Petit
Parisien* sur les
exploits des frères
Wright.
Louis Blériot,
le 25 juillet 1909,
lors de la première
traversée de la
Manche en
aéroplane.
Coll. Jean-Claude
Grignon



Grande-Bretagne et en France. Ce n'est pas encore ce que l'on appellera, en 1933-1934, l'armée de l'air, mais seulement des petites structures à l'intérieur de l'armée. En France, deux branches militaires se disputent l'avion : le génie et l'artillerie. Pour le génie, l'avion est un moyen pratique de faire de la reconnaissance, pour l'artillerie, il permet de régler les tirs des canons à grande distance. Finalement c'est le contingent du génie qui devient responsable des premiers avions de l'armée.

En même temps que l'usage militaire de l'avion se développe, les pionniers qui ont commencé à construire des avions dans leur coin, comme Farman, Blériot ou Bréguet, se rendent compte de la nécessité d'intégrer l'élaboration et la construction de ces avions dans des sociétés. Ainsi apparaissent les « inventeurs pionniers », qui vont créer leurs propres ateliers de fabrication d'avions. L'armée permet à cette industrie semi-artisanale de s'étendre. Et il est important de noter que l'armée, en instituant un certain nombre de règles, a permis de grands progrès : grâce aux exigences de l'armée, dès 1914, les avions sont fiables.

PREMIER VOL DES FRÈRES WRIGHT

Wilbur et Orville Wright, fabricants et réparateurs de bicyclettes à Dayton (Ohio), ont construit un biplan, le Flyer 1, propulsé par un moteur de 12 cv. Le pilote est couché dans cet engin de 12 m d'envergure pesant 283 kg. Ils font des essais de vol sur la plage de Kitty Hawk (Caroline du Nord) en

s'élançant du sommet de la dune. Le 17 décembre 1903, ils réussissent quatre vols. Les trois premiers sont trop courts. Au quatrième, Wilbur Wright vole pendant 59 secondes et franchit 260 mètres ! C'est le premier vol propulsé et soutenu d'un appareil plus lourd que l'air.

Comment la société perçoit-elle alors le développement de l'aviation ?

Il est intéressant d'analyser le phénomène d'instrumentalisation de l'aviation à cette époque. En effet, l'avion devient un objet patriotique, un objet de nationalisme, un objet de concurrence dans la course à l'armement que se livrent les deux blocs d'alliance antagonistes d'avant la première guerre mondiale. On voit naître des associations en Europe qui soutiennent l'essor de l'aviation. En France, la Ligue nationale aérienne réunit tout de suite des milliers de personnes. La presse aéronautique, qui naît presque en même temps que l'aviation, joue également un rôle actif. Et avec elle apparaît le premier lobby aéronautique qui associe des hommes politiques, des membres de la Ligue nationale aérienne, etc., et dont la notoriété d'avant-guerre est certaine. On assiste à un phénomène de grandeur par l'aviation. C'est ainsi lorsque la création d'une technologie nouvelle apparaît comme une vitrine technologique pour le pays inventeur. Pour la France, l'aviation représente alors une alternative géopolitique et géostratégique qui peut pallier les déficits de forces militaires terrestres par rapport à l'Allemagne ou de forces navales par rapport à l'Angleterre.

Quelles sont les conséquences de la guerre de 14-18 sur l'aviation ?

La finalité de l'avion évolue avec la guerre. Considéré avant-guerre comme un objet de reconnaissance, l'avion devient un outil de combat. Et surtout, on assiste à un phénomène d'industrialisation de l'aviation : le nombre d'avions français est passé de 160 au début de la guerre de 1914 à 10 000 à la fin de la guerre. En fait, environ 17 000 pilotes ont été formés pendant la guerre et 50 000 avions construits. L'aviation entre alors dans une phase industrielle. Les inventeurs pionniers ne peuvent plus fabriquer autant d'avions et sous-traitent la production à ceux qui deviendront les grands industriels de l'entre-deux guerres. Avec la baisse de la production militaire, on assiste aussi à une diversification de l'utilisation des avions : les petits constructeurs inventeurs s'intéressent à la création de compagnies aériennes. Dès 1918, le courrier est acheminé par avion et dès 1919 c'est au tour des premiers passagers de voyager par les airs. Le transport humain est relativement développé avant 1939.

Que représente l'aviation aujourd'hui ?

Depuis que l'aviation est devenue un objet militaire ou commercial, il n'y a plus la personnalisation, l'héroïsation des débuts. L'aviation est aujourd'hui un objet courant, anonyme. Je ne pense pas que le sport aérien fascine aujourd'hui les gens. Il n'y a plus de grandes compétitions aériennes et on a fait le tour des exploits. L'aviation est rentrée dans les mœurs. ■