

(in *La Conquête de l'air* – 30<sup>ème</sup> année – décembre 1934 – n° 12)

CE N'ÉTAIT PAS SI DIFFÉRENT...

---

## L'aviation d'avant-guerre

*Rétrospective*

---

Mais non, ce n'était pas si différent avant la guerre. Un peu plus poétique seulement ! Traversées, raids, prototypes, voyages, courses de vitesse, tout ressemblait à ce que nous voyons en 1934. Ce n'est pas d'aujourd'hui que l'avion va vite, supprime les Pyrénées (et même les Alpes) et marque chaque jour des points dans sa lutte contre le chemin de fer !

En parcourant notre presse actuelle, nous lisons les manchettes : « L'avion surclassera le cuirassé. – Londres – Melbourne en 2 jours 22 heures.- Un hydravion italien parcourt 4.122 kilomètres. – Kingsford Smith a commencé une traversée du Pacifique. – *L'Arc-en-Ciel* au Bourget. – Le vol-record de Francesco Agello »...

Ces titres trouvent leur pendant au sommaire de quelque revue aéronautique de 1910 : « Curtiss bat des records de vitesse. – Nouveaux exploits d'Henry Farman. – Plus haut que Latham.- Maurice Farman vole de Chartres à Orléans.- L'aviation dans la marine.- Les composantes de la poussée sur les voitures des aéroplanes »...

Les performances n'étaient peut-être pas du même ordre ; les idées étaient peu semblables ; mais le public était plus jeune.

A cette époque, l'enthousiasme soulevait les foules ; il n'a pas fallu attendre l'émouvante arrivée de Charles Lindbergh au Bourget, une nuit de mai, pour voir se déplacer le grand public vers les plaines d'aviation, aux heures les plus anormales.

Si le départ d'une course se donnait à 6 heures du matin, vers 1910 ou 1911, l'aube d'été éclairait par milliers les visages les plus divers, accourus pendant la nuit à Vincennes, à Buc ou à Issy-les-Moulineaux.

Pour la grande « Semaine de Reims », on accourut de toute la Belgique. Ce n'étaient pas seulement les sportifs qui (suivant l'expression d'alors) « brûlaient la route », sur de brutales 40 HP à chaîne, luisantes de cuivres jaunes, pour atteindre Bétheny et suivre les performances des champions. C'étaient encore les gens de distinction les plus rassis, les plus « vieux genre », car on se devait, - étant du monde – d'avoir « vu voler » et de connaître Paulhan ou Delagrangé. Le spectacle de la Semaine de Reims valait d'ailleurs ce déplacement, car on vit,

à la fin de la quatrième journée : « ... Latham, gagnant de la hauteur, disparaître presque aux yeux des spectateurs enthousiasmés... »

Tout au moins, c'est ainsi que la presse de 1909 célébra ce record, qui se chiffra par 155 mètres.

\*

\*\*

Il faut avoir connu l'avant-guerre pour savoir jusqu'à quel degré de célébrité peut arriver un aviateur. Femmes, moines, vieillards... tous connaissaient Védrines. Et quelle bouche villageoise n'a pas prononcé : « Blée-ri-ot » devant toute photo d'avion affichée aux bureaux de quelque quotidien, mais avec une prédilection marquée pour les photos de biplan.

Quant aux enfants, comme aujourd'hui ils faisaient partie des experts – gens de 10 à 50 ans – et savaient que Farman en 1910, Beaumont en '11, Garros de '12 à '14, et Helmuth Hirth dans les derniers jours de l'avant-guerre, furent successivement « L'Homme du Jour ».

On y ajoutait alors cette poétique notion d'« homme-oiseau » que nous avons perdue actuellement. Avant-guerre, voler était encore voler. Maintenant, c'est aller en avion.

\*

\*\*

On se souvient du rite, de la démonstration un peu théâtrale d'un envol à l'époque héroïque : l'aviateur (en tenue de ville, chapeau melon et longues moustaches) se coiffe d'un passe-montagne ; s'il met une casquette, c'est d'ailleurs pour la retourner, visière sur la nuque et se laisser photographier.

Il entre dans un « aéroplane » obligatoirement jaune d'or comme les ballons, car la toile est l'unique recouvrement usité et on ne penserait pas à la peindre, crainte d'alourdir la machine.

Le moteur est mis en marche par force mécaniciens, et, pendant qu'il pétarade, on retient l'avion, les cales étant encore inconnues. Des hommes se cramponnent à chaque bout d'aile, au châssis d'atterrissage et même à la queue.

Pendant ce temps, l'aviateur essaye vigoureusement chaque commande, quitte à voir l'une d'elles lâcher sitôt l'envol. Les gouvernails oscillent. A ce moment, la casquette d'un des aides s'envole, mais on n'a pas le temps d'y penser, car l'aviateur est prêt. Il lève la main de ce geste un peu trop beau que tous les spectateurs connaissent et qui veut dire : lâchez tout.

Et l'avion s'en va avec l'accélération d'une motocyclette de 150 cm<sup>3</sup> d'aujourd'hui.

\*

\*\*

C'était le temps où Peeters volait à Menin ; ses envols d'une plaine de football, sur un Blériot à trois roues (comme les plus modernes engins 1932, moins naturellement des freins hydrauliques) attiraient la population provinciale de la région : Courtrai, Mouscron, Wervicq, Messines et d'innombrables villageois venus de Wevelgem, de Lendeledede et d'autres endroits pour s'initier à la conquête de l'air.

Peeters disposait d'un moteur Anzani 3 cylindres et ce n'était pas montrer un esprit malveillant de n'attendre guère plus d'un quart d'heure de fonctionnement de cet engin livré à bon marché. Aussi Peeters limitait-il son vol à trois minutes – 180 secondes impressionnantes pour la foule. Après de nombreux préparatifs, il repartait, mais l'avion à peine en l'air, le moteur s'étranglait et la machine devait redescendre un peu brutalement, fauchant son train d'atterrissage... Le spectacle était fini.

Jugez, d'après ce piètre résultat, de la belle confiance de Blériot qui osa la traversée de la Manche, sur la parole désormais historique d'Anzani : « Blériot, tu peux partir. Je connais mon moteur ». Celui-ci n'avait jamais encore tourné pendant vingt minutes. L'aéroplane atterrit pourtant en Angleterre.

\*

\*\*

En plus de ces côtés un peu touchants de l'aviation d'alors, on compte des performances à peine dépassées et des exploits inégalables. L'Algérien Baud, avec sa passagère Mlle Dutrieux, dont le courage faisait frémir, décollait son Farman en 11 mètres et Lanser parvenait à atterrir sur la place du Cinquantenaire, face à l'arcade. Cattaneo, sur Blériot, rivalisait avec l'autogyre pour l'atterrissage le plus court, en sautant de l'appareil à peine à terre, et en l'attrapant par la queue pour le freiner de toutes ses forces.

Dès 1911, neuf avions de 50 à 80 CV bouclèrent un tour de 1.600 kilomètres au-dessus de la France, la Belgique, la Hollande et l'Angleterre. Le vainqueur de la première étape de ce « Circuit européen » vola de Paris à Liège à plus de 105 de moyenne. C'était Vidart sur Deperdussin. Sa performance était déjà de l'ordre de celles accomplies par les concurrents des concours d'avions de tourisme, plus de quinze ans après.

En mars 1910, Renaux et Senouque gagnaient le Grand Prix Michelin en volant sans escale de Paris à Puy-de-Dôme avec atterrissage à 1.300 mètres ; leur Maurice Farman était équipé de compas, chronomètre, baromètre et appareil acoustique de communication, comme un avion de grand raid actuel, et volait d'après les renseignements fournis par les observatoires de météorologie de Clermont-Ferrand et de la Tour Eiffel. Tous les détails du raid avaient été étudiés scientifiquement et le passager calculant la dérive et donnant le cap au pilote ne différait guère d'un navigateur d'aujourd'hui.

En avril de la même année, Roger Sommer emportait 653 kilogrammes de charge utile avec un 70 CV et en mai, Nieuport, sur un appareil équipé d'un moteur Nieuport 2 cylindres de 28 CV, tournait en circuit fermé à 119 à l'heure. Deux chiffres qui compteraient encore aujourd'hui à plus de vingt ans de distance.

Toujours à cette époque, Garros montait à 4.420 mètres sur un Blériot de 50 CV (chiffre à rapprocher des records d'avions légers actuels), et l'année suivante gagnait le Circuit d'Anjou en couvrant près de 500 kilomètres sous une pluie battante, par une tempête de 75 kilomètres à l'heure, à bord d'un Blériot pesant moins de 240 kilogrammes.

En 1913, Sikorsky sortit un avion géant à quatre moteurs pouvant fonctionner ensemble ou séparément. Pilote et passager étaient à l'abri dans une spacieuse cabine vitrée, tout comme dans un avion de transport de notre temps.

Dans le domaine de la vitesse, la Coupe Gordon-Bennett et la victoire de Prévost, couvrant 200 kilomètres en moins d'une heure avec un « Monocoque Deperdussin », équipé d'un moteur Gnôme de 160 CV, donnent à penser que l'avion de l'ingénieur Bechereau n'avait pas un rendement très inférieur à nos derniers racers, dont il avait, du reste, avec la beauté de formes, l'effort de pénétration presque minimum. La formule en était toute semblable : monoplan à ailes minces, haubanées sans exagération, moteur entièrement capoté et fuselage profilant la tête du pilote. Hormis le profil d'aile (qui était plus épais à la hauteur du second longeron) il pourrait être un avion de 1932 et certes un des plus fins, il y a pourtant dix-neuf ans de cela !

\*

\*\*

Certes non, ce n'était pas si différent... Avant la guerre, des avions métalliques existaient déjà ; il y eut des monoplans cantilever. Les avions armés de mitrailleuses naquirent en 1914.

Un hydravion Bréguet était muni d'un poste de télégraphie sans fil. Un Borel comportait un train d'atterrissage à deux demi-essieux. Il y avait des amphibies, des canards, des avions sans queue et des stabilisateurs automatiques qui fonctionnaient assez convenablement. On applaudissait des performances, comme la traversée de la Méditerranée par Garros (800 kilomètres en huit heures sur un Morane-Saulnier de 60 CV qui ne pouvait guère tenir l'air plus longtemps) et de grands exploits mécaniques, tels les 24 heures de vol et les 8.600 mètres d'altitude atteints par des aviateurs allemands, sur des avions qui seraient aujourd'hui des appareils légers.

Notre aviation actuelle est faite de la répétition quotidienne et régulière des nombreux exploits de jadis. Les découvertes sensationnelles d'alors ont fait place à des transformations progressives.

\*

\*\*

Il est probable qu'il n'est pas jusqu'aux prophéties les plus sensées, les plus calculées, d'une autorité aéronautique d'aujourd'hui qui ne doivent finir par subir le sort des opinions les mieux autorisées des débuts. Lors de la conquête de la vapeur, on prévoyait des villes encombrées par la circulation de plus divers véhicules de ce genre. Le jour où les ballons apparurent, on crut à un ciel prochainement peuplé de sphériques. Quand ce fut le tour de l'aviation, on pensa (c'était en 1910) que malgré les prodigieux records de hauteur, on ne dépasserait pas les cinquante mètres en utilisation normale. En 1911, Marcel Leyat, de nouveau célèbre ces derniers mois, estimait que l'aéroplane serait à bref délai plus économique et plus pratique que l'auto et la moto, et prétendait que sa plus grande supériorité serait la sécurité. Il n'y aurait plus, d'après ce savant, ni fausses manœuvres, ni maladresses, ni obstacles. Il terminait ainsi : « On n'ira pas plus vite en l'air que sur mer, que sur terre, mais on ira tout droit en toute sécurité. »

L'avion offre maintenant une sécurité très satisfaisante, certes, mais les fausses manœuvres, les maladresses et les obstacles tels que les lignes à haute tension n'ont pas disparu.

La vitesse normale de l'avion équivaut à quatre fois celle de la circulation routière. Il a rapproché les continents, mais il n'inquiète dans leur sphère ni la moto, ni l'automobile. Quelle invention viendra balayer nos plus sages prévisions, comme l'avion en a fait lui-même des prophéties de ses partisans les plus compétents ?

(illustrations de Jacques OCHS)

Jacques ICKX