

15^e ANNEE — N° 1

PARAIT LE 15 DU MOIS
Le numéro : 1 franc

JANVIER 1907



ABONNEMENTS : FRANCE : Un an, 10 fr. — UNION POSTALE : Un an, 12 fr.

L'abonnement est annuel et part, au gré de l'abonné, du 1^{er} Janvier ou du mois de la souscription

RÉDACTION ET ADMINISTRATION : 84, Faubourg Saint-Honoré, PARIS (8^e) TÉLÉPHONE 276-20

SOMMAIRE : Deux intrépides sportswomen (Un Astrologue hollandais). — Le dirigeable de La Vaulx (A. de Masfrand). — Distinctions honorifiques. — Aéronautes, aviateurs... plus d'un million à gagner (A. Cléry). — L'Aéronautique en Amérique (A. Nicolleau). — Les expériences de MM Solirène (capitaine Ferber). — Le pour et le contre (MM. A. Goupil, Sud-Ouest. — Nécrologie. — Tour du Monde Aérien.

SOMMAIRE DU BULLETIN OFFICIEL DE L'AÉRO-CLUB DE FRANCE. — *Partie Officielle* : Convocations. — Assemblée générale annuelle. — Comité du 3 janvier 1907. — *Partie non Officielle* : Commission technique du 8 janvier 1907. — Les ascensions au parc de l'Aéro-Club de France. — Dons pour la Bibliothèque, le Musée, et les Archives.

Devenu en 1898 l'organe officiel de l'Aéro-Club de France, L'Aérophile paraît depuis 1893.

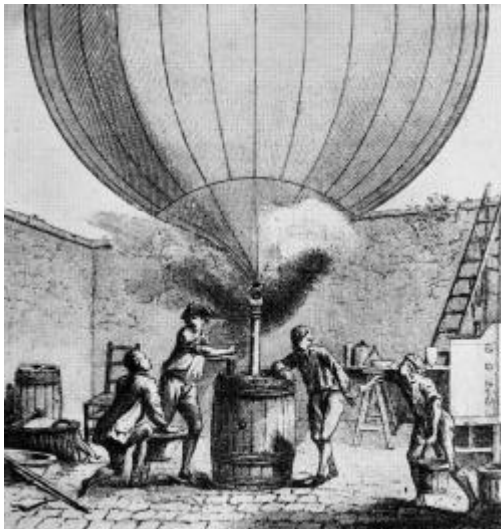
L'aéronautique dans la presse

par Gérard Hartmann

Quand les journaux relataient les exploits des conquérants de l'air

Les exploits des pionniers de l'aviation seraient restés ignorés du public si la grande presse de l'époque n'avait joué un rôle considérable de communication, et même plus. A travers les journaux du XIXe siècle, les exploits des inventeurs sont décrits, analysés, commentés et leurs drôles de machines photographiées, documentées, comparées. En 1909, il est difficile de lire la presse quotidienne sans y trouver un article sur les exploits des premiers aviateurs.

La France peut s'honorer d'avoir attendu et apprécié leurs prestations. Celles des premiers aéronautes, de 1783 à 1788, si elles étaient connues des membres des sociétés savantes, étaient restées inconnues du public et ne furent connues par lui qu'à travers des parutions du siècle suivant. En matière de couverture médiatique, on peut dire que les pionniers de l'aviation ont eu plus de chance que ceux de l'aérostation¹.



1^{er} gonflement d'un ballon à l'hydrogène par le physicien Charles le 27 août 1783. Gravure du XIXe siècle.

Cette diffusion des connaissances à un très large public est due à plusieurs facteurs techniques. Sous la IIIe République, la presse est en pleine mutation. Trois inventions assurent son essor et assurent sa popularité : un procédé de production industrielle en continu de pâte à

papier, l'impression de photographies en lieu et place des gravures, et enfin par l'invention de la linotype.

La première innovation permet des tirages importants et rapides, plus de 10 000 feuilles par heure. La seconde rend le commentaire immédiatement compréhensible, il n'est plus besoin de l'illustration d'un artiste graveur, aussi bon soit-il, et qui représente plus ou moins correctement la réalité. La troisième invention accélère encore les processus de fabrication d'un journal. Le tout fait un produit à bas prix que s'arrachent les lecteurs, car les Français de 1875 savent lire en majorité.



Audouin Dollfus, «Pilatre de Rozier, premier navigateur aérien première victime de l'air», Association Française pour l'avancement des Sciences, 1993, p.34.

La guerre de Crimée (1853-1856) est le 1^{er} conflit photographié de l'histoire, annonçant le monde moderne, médiatisé. Toutefois, le procédé de reproduction par plaques successives étant onéreux il faut attendre 1890 pour que les photographies fassent leur apparition massive et systématique dans les quotidiens.

Certaines activités sportives que peut capturer le lourd appareil photographique à soufflet (autour de 80 kg) n'attendaient que ce média pour devenir populaires : le rugby, le cyclisme, la conquête de l'air. Cette dernière s'est faite en 1783, mais on peut dire que les photographies dans la presse de 1909 ont véritablement recréé totalement l'événement.

1. Les travaux aérostatiques de Pilatre de Rozier (1754-1785), 1^{er} navigateur aérien et 1^{ère} victime de l'air ont été décrits dans le *Journal de Normandie*, le *Journal de Paris*, le *Journal de physique*, le *Journal politique de Bruxelles*, le *Journal politique de l'Europe*, le *Journal de Provence*, les papiers du *Mercur de France*, en 1786 par Jean-Pierre Blanchard (premier aéronaute à traverser la Manche), en 1783 et 1786 par les scientifiques Faujas de Saint-Fond et Tournon de la Chapelle. L'*Encyclopédie* de Diderot et d'Alembert ignore les mots « aérostat », « aéronaute », « aviation », « aéronef », « aéroplane ».



Lâcher du 1^{er} ballon à air chaud sans passager par les frères Montgolfier à Annonay le 4 juin 1783. La montgolfière est née. Gravure du XIXe siècle.

Revenons un instant aux publications savantes ou fantaisistes du début du XVIIIe siècle - le siècle des Lumières - annonçant comme imminente l'élévation d'une machine dans les airs.



Montgolfière de Pilatre de Rozier et du marquis d'Arlandes, Paris château de La Muette, le 21 novembre 1783. Pour la première fois, l'homme effectue un voyage aérien. (Couverture de la revue L'Astronomie novembre 1983).



Ascension du 1^{er} ballon à hydrogène sans nacelle de Charles et Robert le 27 août 1783. (XIXe siècle).

Citons : *L'Art de naviguer dans les airs, amusement physique et géométrique*, édité en 1755, œuvre du physicien et père dominicain avignonnais Joseph Galien (1699-1782), premier à parler d'un ballon pour s'élever dans l'air, ou *Le philosophe sans prétention* du chimiste rouennais Louis-Guillaume La Folie (1733-1780), publié en 1755, premier à décrire un vernis étanchéifiant une toile à ballon, *La Découverte australe par un homme volant* du romancier auxerrois Nicolas-Edme Restif de la Bretonne (1734-1806) paru en 1781, ou le *Cabriolet volant* de Jean-François Cailhava d'Estendoux, qui date de 1770. C'est dans cette littérature au milieu du XIXe siècle qu'apparaissent les mots aéronef², hélicoptère³, aéroplane⁴, aviation.

Il ne faut pas oublier les écrits fracassants de vérité de l'officier de marine et écrivain-journaliste montpelliérain Guillaume-Joseph-Gabriel de La Landelle (1812-1886), qui inspira Jules Verne, auteur de la *Navigation aérienne sans ballon* (1863) dans lequel apparaît pour la première fois le mot « aviation ». Il a fait s'élever avec Gustave Ponton d'Amécourt (1825-1888) un hélicoptère en 1861 et fonde avec lui en 1863 la *Société d'encouragement pour la locomotion aérienne au moyen d'appareils plus lourds que l'air*.

2. Selon le *Dictionnaire culturel en langue française* Le Robert d'Alain Rey, le mot *aéronef* apparaît pour la première fois dans la littérature en 1844.

3. Selon le *Dictionnaire Larousse*, le mot *hélicoptère* apparaît pour la 1ère fois dans un brevet anglais de Ponton d'Amécourt en 1861.

4. Selon l'acception moderne, le mot *aéroplane* apparaît pour la 1ère fois dans un brevet de Joseph Plie en 1855.

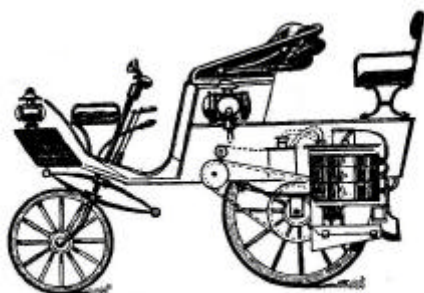
Date	Paris		Province		Tirage total France	Pour mille habitants
	Nb de titres	Tirage	Nb de titres	Tirage		
1870	36	1 070 000	100	350 000	1 420 000	36,8
1880	60	2 000 000	190	750 000	2 750 000	73
1914	80	5 500 000	242	4 000 000	9 500 000	244

Tirages des journaux en France sous la IIIe République, à Paris et en province. (Source : Encyclopædia Universalis 2007).

La presse républicaine adore les exploits sportifs

Le métier de journaliste se transforme sous la IIIe République. A l'écrivain compétent abreuvé de littérature mais qui commente les événements « le cul sur sa chaise » succède « n'importe qui », le reporter qui va sur le terrain et « parle des choses vues » comme le stigmatise Paul Ginisty (1855-1932), célèbre critique de théâtre, directeur l'Odéon de 1896 à 1906.

Entre 1875 et 1914, la presse à Paris tire à neuf millions d'exemplaires le matin, la moitié du fait de quelques gros titres (voir tableau), *Le Petit Journal*, créé en 1863 et qui dépasse certains jours, selon l'actualité, le million d'exemplaires, *Le Petit Parisien* fondé en 1876 qui dépasse vingt-cinq ans après 1,4 millions d'exemplaires, alimenté par 75 journalistes d'actualité (reporters) et 450 correspondants hors de Paris, *Le Matin* créé en 1885 par le millionnaire Alfred-Charles Edwards (1856-1914) qui emploie 150 journalistes, et *Le Journal*, lancé le 28 septembre 1892, qui dépasse fréquemment le million d'exemplaires quand l'actualité est faste, comme avec « l'affaire Dreyfus » ou celle du « Scandale de Panama ».



Tricycle à pétrole Serpollet (1858-1907) ; ces machines furent les premières à dépasser 40 km/h en 1889.

A travers une presse devenue Républicaine la période de 1874 à 1904 voit se développer quantités de ligues et associations dont l'objectif est d'influencer l'opinion. A cette époque, science et politique sont intimement

liés. Diligence contre vapeur, bateaux en bois contre bateau en fer, les sujets de polémique à propos des nouvelles et nombreuses techniques émergeant ne manquent pas.

Certains « manipulateurs d'opinion » n'hésitent pas à changer de bord. Citons par exemple les articles de la *Société française d'encouragement pour la navigation aérienne*, fondée en 1872, laquelle après avoir soutenu plus de trente ans les « plus légers que l'air » soutient en 1902 les « plus lourds que l'air » *orthoptères* et autres *hélicoptères*, *hélicoplans* ou *aéroplanes* dans sa publication *l'Aéronaute*, le 1^{er} numéro de cette revue ayant paru en 1863.

Titre	Tirage en 1910
<i>Le XIXe Siècle</i>	1 500
<i>La Justice</i>	3 500
<i>La République française</i>	4 000
<i>Le Siècle</i>	5 000
<i>L'Univers</i>	12 000
<i>L'Action</i>	19 000
<i>L'Action française</i>	19 000
<i>Le Rappel</i>	22 500
<i>L'Autorité</i>	24 000
<i>Le Soleil</i>	24 000
<i>Le Journal des Débats</i>	26 000
<i>Comédia</i>	28 000
<i>Le Radical</i>	29 000
<i>La Démocratie</i>	30 000
<i>La Petite-Presse</i>	30 000
<i>La Lanterne</i>	33 000
<i>Le Temps</i>	36 000
<i>Le Figaro</i>	37 000
<i>Paris-Journal</i>	40 000
<i>La Patrie</i>	40 000
<i>La Presse</i>	50 000
<i>La Liberté</i>	63 000
<i>La Petite-République</i>	67 000
<i>L'Intransigeant</i>	70 000
<i>L'Humanité</i>	72 000
<i>L'Eclair</i>	103 000
<i>L'Echo de Paris</i>	120 000
<i>La Croix</i>	140 000
<i>Le Matin</i>	670 000
<i>Le Journal</i>	810 000
<i>Le Petit-Journal</i>	835 000
<i>Le Petit-Parisien</i>	1 400 000

Tirages des principaux quotidiens parisiens en 1910. (Source : La Documentation française).

Les plus grands noms n'hésitent pas à prendre parti. En matière d'aéronautique aussi. Soutenant la « sainte hélice », Jules Verne décrit en 1886 une machine volante, l'« Albatros » dans son roman *Robur le conquérant*, prenant fait et cause pour le « plus lourd que l'air ». Son roman inspirera directement les recherches sur les premières machines à décollage vertical.

Le public se passionne pour toutes les catégories d'engins mobiles, bicyclette, tricycles, automobiles, canots à moteur, machines volantes ; parfois le journaliste qui le fait vibrer pêche pour sa chapelle car il est industriel ou ingénieur. A réalisation faible, récit journalistique suggestif.



Première photographie fixée (conservable), prise par Daguerre (1787-1851), le cabinet de curiosités, 1837. (Musée de Corneilles-en-Paris).

Le poids de la presse à cette époque est très important. Le sport fait souvent la une des périodiques. Paris compte une vingtaine de quotidiens, 200 périodiques et plus de 500 journaux sont vendus en province. Grâce à la grande presse, le public se prend de passion dès les débuts de l'aéroplane pour les exploits des premiers aviateurs, comme il se passionne pour les courses d'automobile.

Jugée plus sérieuse et plus confidentielle que le sport, la promotion des vols réalisés par les militaires est assurée par les publications de sociétés savantes aéronautiques, distribuées à l'amirauté et aux chefs d'états-majors de l'armée. Le nombre de ces revues ira croissant pendant dix ans. A cet égard, les premiers dirigeables français portent des noms sans équivoque, rappelant qui les finance et pour le compte de qui ils opèrent : *La France*, *La Patrie*, *La République*. L'esprit de revanche anime les Républicains.

Quand la grande presse s'empare du sujet et se fait l'écho des progrès accomplis régulièrement par les dirigeables militaires, vers 1908-1909, c'est un triomphe populaire. On ne sait plus qui tire les ventes, la présence dans le ciel de ces grosses machines ou leur promotion bien orchestrée dans la presse.



Paris photographié depuis un ballon par Nadar, 1858. (Musée Carnavalet).

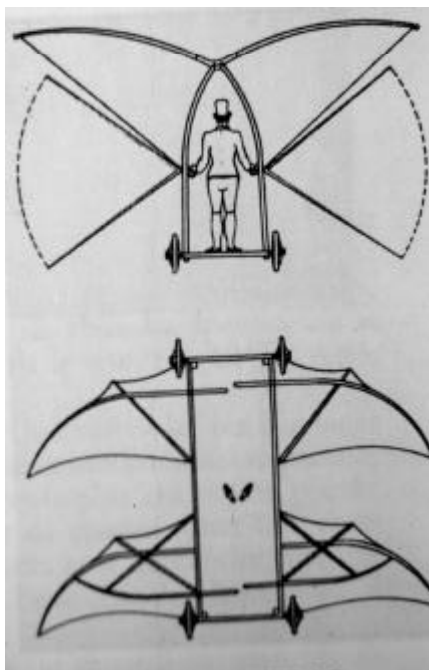
Outre la rénovation complète de sa marine de guerre et la création d'une importante aérostation militaire, la III^e République a financé deux armes secrètes, le canon de 75 (adopté en 1895) et le dirigeable (qui n'apparaît pas avant 1908). Toutefois, c'est, l'aéroplane dont aucune application militaire ne semble encore possible en 1910, qui est l'objet d'une véritable frénésie populaire du fait de la presse. Le sport en général fait le bonheur des français.



James Gordon Bennett junior en 1902. (L'Aérophile).

Quand paraît le 1^{er} septembre 1891 le premier quotidien entièrement dédié à l'actualité sportive *Le Vélo*, dirigé par Pierre Giffard

(1853-1922), le succès commercial est instantané au point que Giffard qualifie l'engin à deux roues qui fait la fortune de son journal de « petite reine ». Pionnier du reportage, cet ancien correspondant de guerre pour *Le Figaro*, *Le Petit Journal* et *Le Matin* entre 1880 et 1890 fait entrer le sport dans la presse quotidienne. C'est lui qui finance en 1891 la première course cycliste Paris-Brest-Paris et les courses d'automobile Paris-Rouen et retour en 1894 et Paris-Bordeaux et retour en 1895.



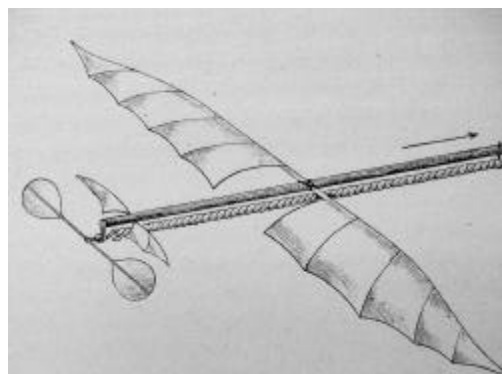
Le planeur de Georges Cayley, en 1810, devait être actionné par la force musculaire. (L'Illustration).

Autre grand supporter mécène du sport, James Gordon Bennett junior (1841-1918) s'installe à Paris en 1887 et lance une édition européenne en Anglais du quotidien américain *New-York Herald*, l'*International Herald Tribune*. Ce titre existe encore aujourd'hui. Gordon Bennett junior organise à travers les Coupes immortalisant son nom des courses d'automobiles restées célèbres, dès 1900, puis des compétitions de ballons en 1906, des courses de canots à moteurs, et la fameuse Coupe de vitesse d'aéroplanes à Reims en 1909.

Correspondant de presse à Paris pour deux périodiques britanniques, le *Daily Telegraph* et *The Standard*, Thomas Farman, le père des pionniers de l'aviation, décrit avec talent les grands travaux de la III^e République, fin des grands chantiers hausmaniens, reconstruction de la Sorbonne, du Collège de France, de l'hôtel de ville de Paris, érection des grandes écoles (ouvertes aux femmes, vive la République), des grandes gares parisiennes, du Grand Palais, de la plus belle avenue du monde.

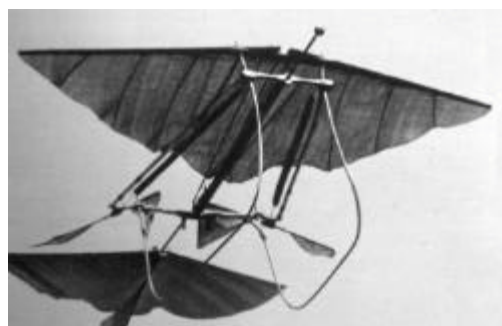
Une presse spécialisée riche de reportages

Tous les pays avancés ont un public et une presse quotidienne avisée bien servie par des « reporters » qualifiés : la Grande-Bretagne avec les périodiques *Times*, *Illustrated London News*, l'Allemagne avec de nombreux quotidiens, les Etats-Unis avec le *New York Herald*, fondé par James Gordon-Bennett (1795-1872) senior en 1835, et le *Journal*, fondé en 1895 par William Randolph Hearst (1863-1951), l'Italie, la Belgique, la France, le Danemark, la Suède sont abreuvés de revues.



Qui eût connu les travaux d'Alphonse Pénaud (1850-1880) sans la presse spécialisée ? Planeur à moteur à caoutchouc, 1876. (L'Illustration).

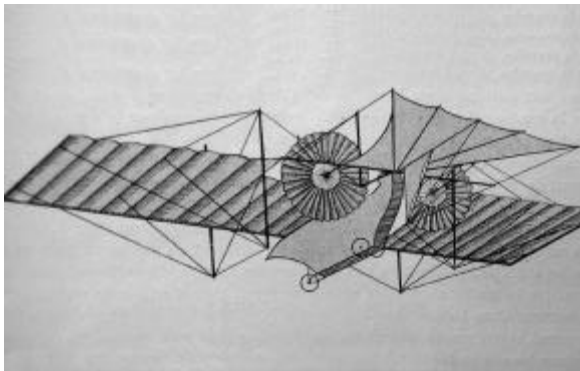
C'est dans ces pays aux lecteurs informés et passionnés que le sport aérien se développe tout particulièrement. La promotion d'un meeting aérien d'une semaine s'étale pendant six mois dans la presse : publication du règlement et des gains offerts, liste des concurrents, description des essais, des machines, des hommes, résumé des épreuves. La couverture est supérieure à celle d'un grand prix de F1 aujourd'hui, exception faite de la couverture télévisuelle.



Le planeur de l'Autrichien Wilhelm Kress, 1877. (L'Illustration).

Tous les grands journaux ont leur reporter spécialisé « de terrain » : Pierre Giffard et Jean Rodes au *Matin*, Ludovic Nadeau au *Journal*, La Salle chez Havas, Charles Victor

Thomas au *Gaulois*. Et chacun y trouve son compte. Grâce à la multiplication des journaux à fort tirage, le nombre des reporters augmente et leur salaire dépasse celui d'un simple rédacteur.



L'« Ariel », voiture aérienne à moteur à vapeur breveté, réalisé et testé par William Henson et John Stringfellow, 1843. (L'Illustration).



Le dessin est repris par La Gazette, revue polonaise, qui fait sa une en 1843 avec la machine de Henson.

Celui des revues traitant de la chose aérienne grandit un peu plus chaque année. Né en 1887, *L'Aérostas*, bulletin de l'Académie d'Aérostation Météorologique, absorbe le *Giffard* (nom d'un aérostat) et devient en 1889 *La France aérienne*. En 1877 apparaît un autre journal traitant les mêmes sujets et baptisé *Aérostas*. Ces publications, très populaires, soutiennent la cause aéronautique, sous toutes ses formes, celle des inventeurs et leurs inventions, les exploits aériens des militaires, des sportifs. Dès 1898, Santos-Dumont est suivi dans ses périples au-dessus de Paris par une cohorte de journalistes ; suspendu dans une nacelle combustible où pétarade un moteur à pétrole et du pétrole sous un fort volume d'hydrogène, ils guettent l'explosion (Pilâtre de Rozier, le premier conquérant de l'air, périt de la sorte) !



L'exposition au Crystal Palace à Londres en 1868 montre des machines volantes que l'Europe entière découvre dans les journaux spécialisés de l'époque. (Science Museum).

Jusqu'en 1914, la presse aéronautique en France est particulièrement abondante, plus qu'aujourd'hui, et elle est surtout très populaire. Outre *l'Aéronaute* et *l'Aérophile* des sociétés « savantes » déjà évoquées, on trouve des périodiques et des publications plus accessibles : *L'Air*, *L'Aéronautique*, *La Nature* ce dernier étant un excellent journal de vulgarisation – seul rescapé en 1875 de l'expérience astronomique à bord du ballon « Le Zénith » avec Sivel et Crocé-Spinelli consistant à rechercher dans les couches hautes de l'atmosphère de la vapeur d'eau, l'aéronaute Gaston Tissandier (1843-1899) est son brillant rédacteur en chef depuis 1861 -, *La Technique Aéronautique*, dont les articles sont signés des premiers aéronautes et pionniers de plus lourd que l'air eux-mêmes, au milieu de parutions plus ou moins techniques sur la nature de l'air et la météorologie - une science véritablement née en 1875- telles que le *Bulletin de la navigation aérienne*, le *Bulletin de la Fédération Aéronautique Internationale*, *Aéauto*, bimensuel né en 1909 au moment des premiers meetings aériens, *Aéro-Sport* qui dispute sa clientèle à *Aéria* « organe du tourisme aérien », *la Revue de l'Aéronautique militaire*, distribuée aux officiers de l'armée, qui présente les réalisations et les projets futurs, *la Revue juridique*

internationale de la Locomotion aérienne, qui s'intéresse aux futures routes du ciel, ou encore *Aero*, « organe hebdomadaire de la locomotion aérienne » créé en 1908 avec l'aéroplane, *l'Indicateur aérien*, la revue des sciences aéronautiques, ou *Avia* qui apparaît en 1909, le *Bulletin de l'aéronautique française*, le bulletin officiel de la ligue nationale aérienne la *Revue aérienne*, qui voit le jour en 1908, la *Revue de l'aéronautique de France*, la *Vie aérienne et sportive*, autant de titres qui sont entièrement dédiés à l'aéronautique.



La machine volante de sir Hiram Maxim, en 1897, fait la une des journaux spécialisés pendant tout le printemps et l'été. (Science Museum).

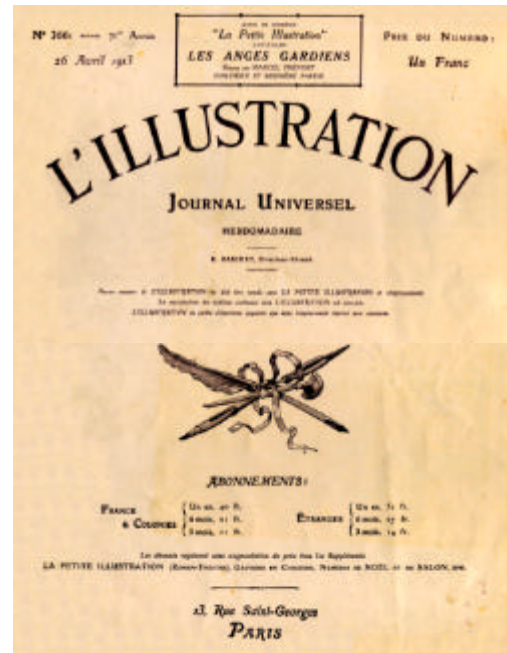


La machine de sir Hiram Maxim (1840-1916) avant un essai, le 31 juillet 1897, dans sa propriété de Baldwyn's Park (Kent). L'énorme engin de 3,5 tonnes est monté sur une voie ferrée de 550 m de long. L'Europe entière s'est passionnée pour cet engin. (Science Museum).

Des parutions de qualité aussi populaires que *L'Illustration* « journal universel » s'enflamment dès le début pour la conquête de l'air. Revue fondée en 1843 par Édouard Charton, le scientifique Adolphe Joanne, l'éditeur Jean-Jacques Dubochet et le journaliste Jacques-Julien Dubochet, *L'Illustration* va enthousiasmer ses lecteurs pendant plus de cent ans. Son premier numéro paraît le 4 mars 1843. Dès le suivant, le 8 avril 1843, un article

présente la machine aérienne à vapeur de William Henson et John Stringfellow. En 1904, *L'Illustration* est le premier périodique qui publie des photographies en couleur (autochromes) de Léon Gimpel (1873-1948), lequel couvrira les débuts de l'aventure aéronautique, et les meetings aériens.

On peut estimer que la presse en France après 1900 touche au quotidien plus de cinq millions de personnes, directement (reportages sur les meetings aériens) ou indirectement (description des inventions, publicité).



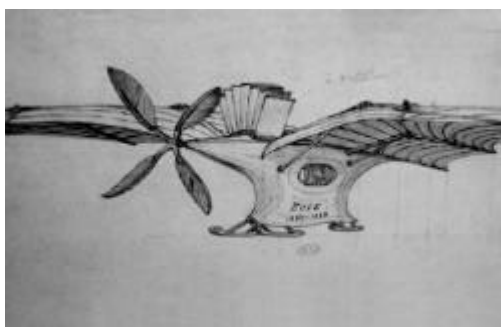
Le dirigeable La France, 1^{er} à effectuer un parcours en circuit fermé, 1884. Le dirigeable de Tissandier le survole, au départ du hangar Y à Chalais-Meudon. (Collection de l'Aéro-Club de France).

Le contrôle du « nerf de la guerre »

Le financement des projets de machines volantes, des meetings aériens, nécessite un tel investissement que la presse est sollicitée comme intermédiaire. Le montant des primes à la fin de l'année 1910 allouées aux meetings aériens par exemple atteint plusieurs millions de francs. Comment réunir ces deux clés de la réussite que sont le financement et les spectateurs sans l'appui de la presse ?



Souvent éloignés de l'aéronautique, les commanditaires de ces manifestations sont nombreux et variés, et pas toujours désintéressés. La presse, avant tout, se délecte des exploits sportifs et augmente ce faisant son tirage. L'industrie aéronautique naissante (motoristes, pétroliers, sociétés de fabrication d'hydrogène et de gaz de ville, marchands de toile à ballons) se fait connaître, le commerce du jeu (casinos) qui finance les meetings attire une clientèle nouvelle, les producteurs de vin de Champagne (Cf. meeting de Reims 1909), les municipalités locales (qui bénéficient des recettes), les sociétés de pari sur les courses de chevaux (qui disposent d'hippodromes où les avions sont visibles et qui louent leurs installations), la Société des bains de mer (Monaco), sans parler des initiatives privées, tous recherchent l'appui de la presse. La publicité apparaît avant la fin du XIXe siècle.



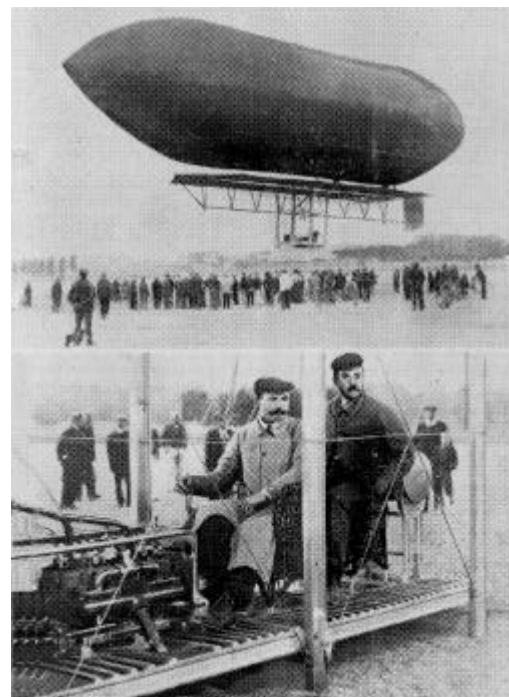
L'« Eole » de Clément Ader (1841-1925), une arme nouvelle, projet secret éventé en 1891 par L'Illustration

La naissance de l'aéroplane n'ayant pas été prévue par les militaires, l'essor de l'aviation jusqu'en 1912 n'est pas soutenu financièrement par l'Etat mais repose sur les sociétés aéronautiques à travers de multiples actions :

organisation et annonce de rassemblements aériens, versement des primes pour les exploits accomplis, publication des résultats et performances obtenues, explications approfondies sur les techniques employées. La presse joue un rôle pédagogique important, de vulgarisation des techniques.

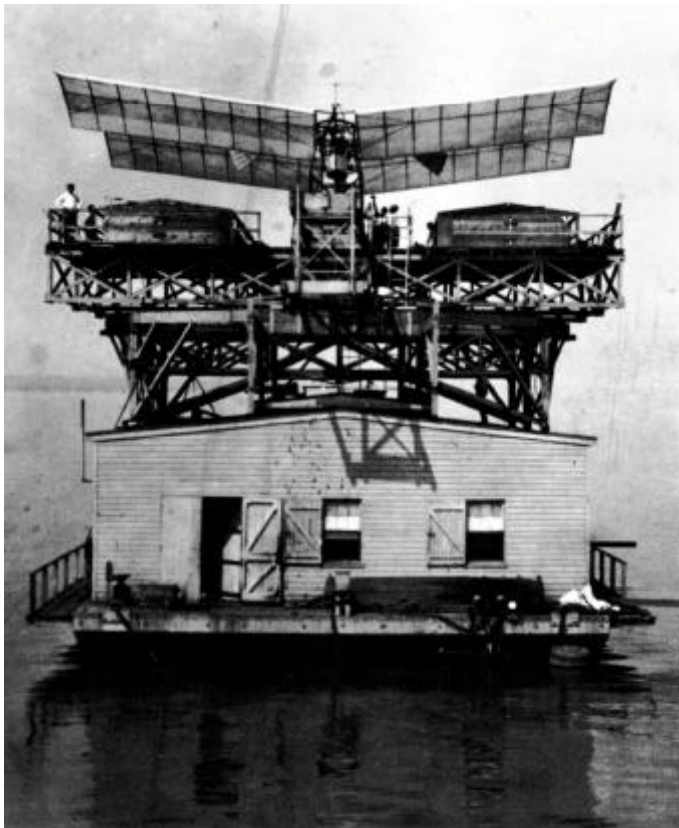


La Revue Aérienne, la revue bimensuelle de la Ligue Nationale Aérienne, 1908.



Dirigeable Malécot, La Revue Aérienne, 1908.

Quand les frères Wright sont invités par l'industriel et inventeur Lazare Weiller (1858-1928) en 1908 sur l'hippodrome des Hunaudières près du Mans à venir démontrer les qualités de leur machine volante, le public français est averti des tractations et des résultats au quotidien par la presse. Les 1^{ers} vols de Wilbur Wright dès le mois d'août 1908, sont suivis par une foule impressionnante de badauds, sportifs, curieux de toute sorte qui se mêlent aux militaires. Jamais les deux américains n'avaient connu une telle foule venue voir leurs prestations. Certains journalistes ont parlé de 200 000 spectateurs.



Toute l'intelligentsia américaine est derrière le projet de l'« Aerodrome », la machine volante de S.P. Langley (1834-1906). En 1898, le gouvernement des Etats-Unis lui alloue 50 000 dollars pour la réaliser. Le 8 décembre 1903, elle tombe lourdement dans le Potomac. Le gouvernement suspend ses crédits, considérant la solution de l'aéroplane comme une impossibilité. Moralement détruit par les attaques de la presse contre lui, le savant américain meurt d'un arrêt cardiaque le 27 février 1906. (NASM).

Invitée par l'Automobile-Club de France au Salon de l'auto en décembre 1908, l'aviation tient son propre Salon dès 1909 au Grand Palais à Paris et le public vient en masse de toute l'Europe. Après les succès populaires phénoménaux des meetings de Reims en août et de Juvisy en octobre, que l'aviation ait droit à son Salon annuel ne surprend personne. De plus en plus populaires, les Salons aéronautiques entre 1909 et 1913

contribuent au succès des techniques et du sport. Ils permettent aux industriels français de vendre leurs produits, la clientèle (militaires, ingénieurs, industriels, public curieux) venant du monde entier, comme au bon temps des expositions universelles, et aux éditeurs de vendre journaux, périodiques et livres.



Couverture de l'Aérophile, 1^{er} janvier 1908. La revue paraît deux fois par mois, le 1^{er} et le 15.



Couverture de la revue Le Petit Journal, 1909.

Le journaliste Pierre Lafitte (1872-1938) crée en 1898 quelques semaines avant *La Vie illustrée* un magazine riche en matière de photographies qui paraît chaque samedi, *La Vie au Grand Air*, lequel magazine connaît un franc succès, succès dû en partie à la couverture des meetings aériens entre 1909 et 1913. Le même journaliste est à la base de la création en 1902 la revue *Musica*, du magazine *Femina* en 1903, puis du périodique *Je sais tout* en 1905, *Fermes et châteaux* en 1906 et surtout *Excelsior* en 1910. *La Vie au Grand Air* est désignée en 1900 comme organe officiel de presse couvrant la grande exposition universelle de Paris. *Excelsior* est le premier journal utilisant totalement l'illustration photographique comme information. Notons que le journal *Femina* va créer un prix d'aviation, destiné aux aviatrices.



Le 2 juin 1909 à Mâcon, vol du dirigeable Zodiac (Société appartenant au comte de La Vaulx) financé par Le Petit Journal dont le nom figure en grosses lettres sur l'enveloppe. C'est le début de la publicité aérienne. (Collection Clerget).

Entre la photographie et l'aéronautique, les premières en France sont nombreuses. Félix Tournachon (1820-1910) qui signe ses articles « Nadar » prend en 1858 les premières photographies aériennes depuis un ballon au-dessus de Paris. C'est lui qui crée le journal *L'Aéronaute*, dont la publication cesse après

seulement cinq numéros, le titre étant cédé à Abel Hureau de Villeneuve qui dirige la Société générale de navigation aérienne. Nadar effectue aussi les premières photographies de nuit, grâce à un éclairage artificiel. Son fils Paul Tournachon (1856-1939) est à l'origine du service photographique aéronautique des armées.



La presse de cette époque contrôle la publicité. Publicité pour les extenseurs Michelin, inventeur du procédé, 1902.

En avril 1913, le n° 1 de *La Science et la Vie*, toujours édité en 2008, parle abondamment d'aviation. Entre 1905 et 1913, les amateurs d'aviation ne se jettent plus sur *L'Aérophile* ou les revues savantes d'aéronautique, onéreuses, mais sur les journaux sportifs, plus accessibles, *L'Auto*, *La Vie au Grand Air*, le *Miroir des Sports*, la *Revue aérienne*, parution officielle de la Ligue nationale aérienne fondée en septembre 1908 par le savant René Quinton (1866-1925) et dont les vice-présidents sont le mathématicien Paul Painlevé (1863-1933), Henry Deutsch de la Meurthe, Ernest Archdeacon et Paul Renard.

La presse populaire tient entre ses mains l'opinion et par conséquent fait et défait les carrières sportives. Les aviateurs les plus rebutés par des déclarations aux reporters de presse (comme Jules Védrières, par exemple) sur leur exploit à bord de leur machine finissent par passer sous les fourches caudines de la grande médiatisation.

Rôle joué par l'Aéro-Club de France

De manière totalement indirecte et presque inattendue, c'est l'Aéro-Club de France qui va jouer un rôle très particulier dans la création de l'aéroplane.

En 1898, ce club de sportifs fortunés amateurs d'automobile et d'aérostation issu de la réunion de l'Aéro-Club et de l'Aérostatic-Club, succède à La *Société française d'encouragement pour la navigation aérienne*. Prenant comme modèle l'Automobile-Club de France (1895) et son système de promotion et de propagande par la presse, ses dirigeants Ernest Archdeacon (1863-1950, avocat d'affaires), Léon Serpollet (1858-1907), ingénieur, brevet de conducteur automobile n° 1), le comte Albert de Dion (1856-1946, industriel), le comte Henry de La Vaulx (1870-1930, industriel), Robert et Paul Lebaudy (industriels du sucre), le comte Henri de La Valette (Inspecteur des travaux publics aux colonies) et Henry Deutsch de La Meurthe (1846-1919, industriel) soutiennent tout ce qui touche à l'air. Le secrétaire général est Emmanuel Aimé et le trésorier Jacques Faure.



Le premier logo de l'Aéro-Club de France, 1898.

Le périodique officiel de l'institution, *L'Aérophile*, né en 1893, soutient tout projet aérien et prodigue clairement ses caractéristiques et performances. Son rédacteur en chef, de 1896 à 1900 est un scientifique et aéronaute républicain de grande réputation, Wilfried de Fontvieille (1826-1914), puis de 1900 à 1934 Georges Besançon⁵ (1866-1934). En 1900, *L'Aérophile*, est lu par plus de 2 000 membres adhérents en France.

L'Aéro-Club de France organise à Paris des conférences ouvertes à tous. Les premiers conférenciers se nomment Santos-Dumont,

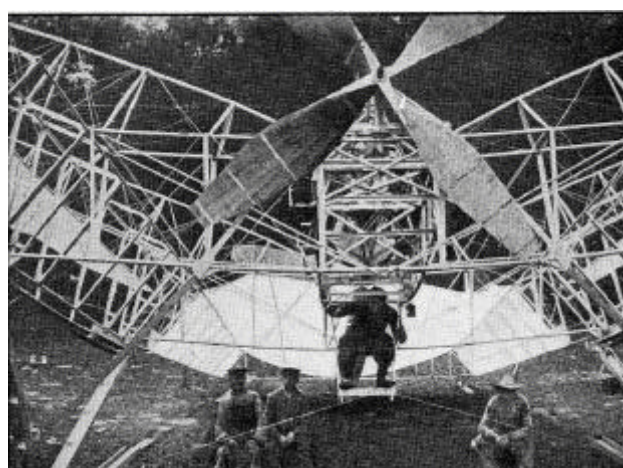
5. Aéronaute et constructeur de ballon, journaliste scrupuleux et de grande classe, Georges Besançon (1866-1934) fonde en 1888 l'Ecole normale d'aérostation, en 1889 l'Union aérophile de France, puis l'Etablissement central des constructions aéronautiques. Il lâche en 1893 des milliers de ballons-sondes pour l'étude de l'atmosphère. Nommé directeur de l'Ecole supérieure de navigation aérienne en 1893, il crée la même année la revue *L'Aérophile* à l'Aéro-Club de France dont il est élu secrétaire général (1906-1934) puis président d'honneur.

Louis Blériot, Ferdinand Ferber, Gabriel Voisin, Léon Serpollet, Gustave Eiffel.



Ernest Archdeacon en 1905. (Archives de l'Aéro-Club de France).

Archdeacon qui préside la commission des « plus lourds que l'air » écrit dans *Le Vélo* en 1898 qu'on « volera en 1900 ». Mais, en 1900, rien de tel ne se produit. Le 14 avril, quand s'ouvre l'exposition universelle, l'*Avion n° 3* de Clément Ader y est exposé ; les curieux découvrent une sorte de chauve-souris dont on se demande si elle a volé réellement. Même chose à propos du modèle réduit de l'aéroplane de l'ingénieur J-C Pompéien Piraud exposé le 1^{er} août. Le 19 septembre, au Congrès international d'aéronautique, Deutsch de La Meurthe pourtant proclame : « nous espérons qu'avant deux ans les engins automobiles aériens dépasseront en vitesse toutes les automobiles terrestres ».



L'Aéroplane de Léon Levavasseur (1863-1922) à Villotran (Oise), en 1903. Encore un échec coûteux (50 000 francs) d'un monstre destiné à l'armée.

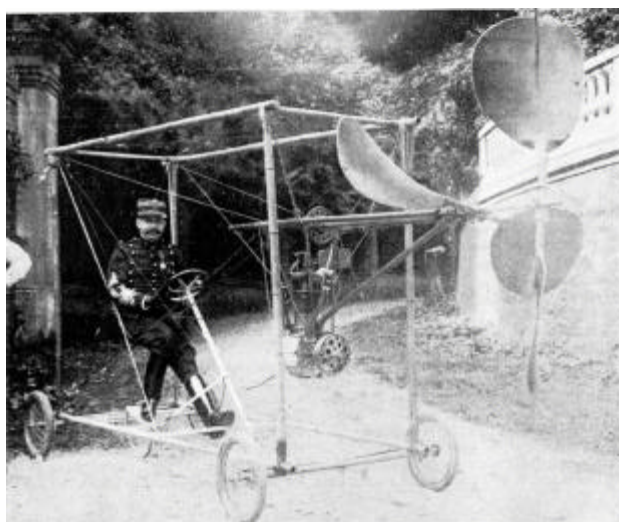
Après les échecs successifs des projets abondamment cités dans la presse de l'époque de Clément Ader, de sir Hiram Maxim, de S.P.

Langley et de Léon Levavasseur, qui tous intéressaient les gouvernements qui les commanditaient dans un but d'utilisation militaire (ou de propagande), les frères Wright et d'autres pionniers du vol se trouvent privés de crédits, dans tous les sens du terme. Comment progresser sans l'appui des autorités ?



Champion du monde de vitesse à motocyclette, Alessandro Anzani teste la force de traction d'une hélice sur sa motocyclette à moteur Buchet, à la demande de Ernest Archdeacon, le 18 septembre 1906. Anzani démontre qu'une hélice adéquate mue par un moteur de seulement 6 ch entraîne un poids de 150 kg à 80 km/h, soit avec un rendement de plus de 90 %.

Face à la lenteur des progrès des orthoptères, hélicoptères et autres aéroplanes, les dirigeants de l'Aéro-Club de France se lancent dans le mécénat. Le 23 mars 1900, Deutsch de La Meurthe crée un prix d'aérostation d'une valeur de 100 000 francs-or (500 000 euros en 2008) pour récompenser le premier aéronaute qui effectuera le premier le circuit allant du parc de Saint-Cloud à la tour Eiffel et retour en moins d'une demi-heure.



La plate-forme d'essais automobile des hélices du capitaine Ferber à Chalais-Meudon, novembre 1902. Moteur Buchet de 6 ch, deux hélices bipales. Vitesse : 30 km/h.

Le 16 décembre 1901, le capitaine Ferber publie pour la première fois dans le magazine *Auto Vélo* un article sur les engins plus lourds

que l'air, faisant l'apologie du moteur à pétrole. Le 20 septembre 1902, Edouard de Niéport écrit au journal *Le Gaulois* pour obtenir copie des publications de Ferber. La presse joue un rôle d'intermédiaire, d'informateur, presque d'éducateur. Le 2 avril 1903, le savant français travaillant aux Etats-Unis Octave Chanute révèle aux membres de l'Aéro-Club de France à Paris les secrets de la machine des frères Wright. La presse joue maintenant dans cette affaire un rôle déterminant.



C'est l'Aéro-Club de France qui va faire avancer les travaux des pionniers français, en panne de financement, sous la houlette de Rodolphe Soreau (1870-1935), ingénieur des chemins de fer et excellent technicien (il sera aussi le 1^{er} président de la Fédération nationale aéronautique). Le 25 mars 1904, Archdeacon annonce qu'il ajoute 25 000 francs de sa fortune personnelle aux 25 000 francs déjà proposés par Deutsch de La Meurthe au premier aviateur capable d'un vol homologué (contrôlé) sur un kilomètre, sous réserve que machine et pilote se posent intacts au sol.

Le 24 septembre 1904, L'Aéro-Club de France annonce des primes de 1 500 francs au premier aviateur qui franchira 100 mètres contre le vent, puis 2 500 francs pour un vol sur 250 mètres, 5 000 francs pour un vol sur 500 mètres. Le 19 novembre de la même année, Archdeacon ajoute à ces primes une coupe de bronze d'une valeur de 2 500 francs. L'Aéro-Club de France devient la première autorité chargée d'enregistrer les performances du sport aérien et de délivrer les brevets de

pilote. Les membres de ses commissions sont passés maîtres pour établir des règlements sportifs indiscutables qui sont reconnus internationalement.

Les commissaires de l'Aéro-Club chronomètrent, vérifient et homologuent tous les records. Ils s'intéressent à l'aérostation scientifique. Chaque pays moderne se dote d'une structure similaire ⁶.

Par la suite, ce rôle de contrôle et d'enregistrement des vols et records est délégué à la F.A.I. Instaurée à Paris le 14 octobre 1905, la Fédération Aéronautique Internationale (F.A.I.) est une union fédérale de tous les Aéro-Clubs nationaux. Elle contrôle, homologue, enregistre et publie toutes les performances et en particulier tous les records du monde. La F.A.I. existe encore aujourd'hui.



Couverture de *L'Aérophile*, janvier 1914. La une rappelle les exploits des aviateurs français lancés dans l'aventure de la ligne aérienne vers Madagascar passant par l'est de l'Afrique et qui ont ouvert la ligne Paris - Le Caire.

Durant l'été 1905, las des querelles de spécialistes à propos de la puissance motrice nécessaire au vol d'un aéroplane, Archdeacon procède à des essais de force sur la Seine. Encore une tâche menée tambour battant par le promoteur de l'Espéranto, après la question du rendement de l'hélice et de la structure cellulaire de l'aile.

Le 5 janvier 1906 éclate un débat à propos de « l'affaire Wright ». Archdeacon en tant que président de la commission des aéroplanes à l'Aéro-Club de France refuse d'enregistrer le vol de 39 km des frères Wright sous prétexte qu'aucun commissaire n'était convoqué et que leur machine nécessite une assistance au décollage. Cette décision déclenche une avalanche de courrier dans la presse internationale. Le Britannique Alliott Verdon Roe dans le *Times* soutient les Américains que beaucoup critiquent par ailleurs.



Le 25 août 1906, Deutsch de la Meurthe crée une compétition internationale de vitesse pour « tout engin aérien automobile » donc dirigeables et aéroplanes, capable de faire le tour de Paris (190,400 km). Trois primes de 20 000 francs seront offertes, plus une coupe pour un montant total de 70 000 francs.

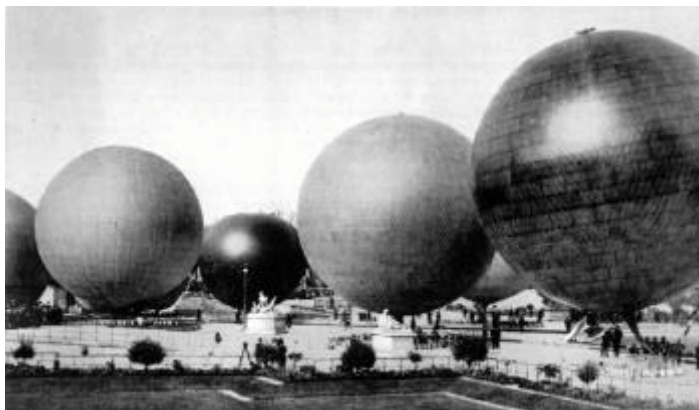
Le 3 janvier 1908, L'Aéro-Club de France se lance un nouveau type de récompense, celui de l'amélioration de la sécurité par la mise au point d'appareils de sécurité. Le 1^{er} prix va à un simple indicateur de niveau, 500 francs.

Le 7 janvier 1909, l'Aéro-Club de France délivre les seize premiers brevets de pilote d'aéroplane. A partir de 1910, c'est l'Aéro-Club du pays concerné qui attribue les brevets aux aviateurs. Au moment de la déclaration de guerre en juillet 1914, un total de 1 712 brevets de pilotes a été décerné par l'Aéro-Club de France, aux aviateurs français comme aux aviateurs étrangers (à peu près aussi nombreux que les Français) venus passer leur brevet en France. Notons qu'entre 1910 et 1913, les pilotes militaires sont formés comme les pilotes civils et leur brevet délivré par les commissaires de l'Aéro-Club de France.

6. L'Aéro-Club de Belgique est fondé le 15 février 1901, celui de Grande-Bretagne le 29 octobre 1901, celui des Etats-Unis le 30 novembre 1905. Celui de Russie est créé le 29 janvier 1908 après la fondation des clubs d'Allemagne, d'Italie, d'Espagne et de Suisse.

Mécène, organisateur et promoteur

Dans leur frénésie d'annonces de prix versés en cas de performance pour un vol, Deutsch de la Meurthe et Archdeacon sont imités en 1906 par quelques directeurs de journaux, probablement moins désintéressés⁷ par les dirigeants de quelques stations balnéaires et les directeurs des casinos français, eux aussi, désireux d'attirer une clientèle nantie.



Départ des ballons de la Coupe Gordon Bennett d'aérostats depuis le jardin des Tuileries à Paris, été 1906. (*L'Aérophile*).

L'annonce du 9 novembre 1906, par le journal *Le Matin* d'un prix de 250 000 francs destiné à l'aéronautique fait l'effet d'une bombe. Ce prix d'une valeur inhabituelle récompensera le premier engin aérien, aéroplane ou dirigeable, de construction française qui reliera en moins de 24 heures Paris à Londres. Le départ sera donné le 14 juillet 1908 à 10 heures du matin. 100 000 francs sont donnés par le journal français, 50 000 francs par le marquis de Dion, 50 000 francs par Adolphe Clément (Société Clément-Bayard), 50 000 F par un dernier mécène, M. Charley.



La machine de Trajan Vuia à Montesson, mars 1906.

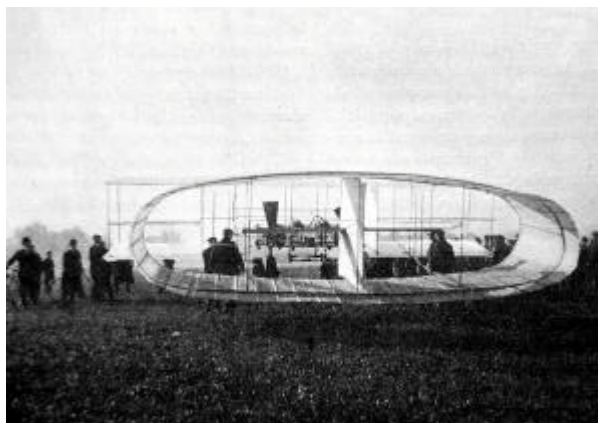
7. Ils recherchent l'exclusivité de la couverture médiatique de l'événement.

Cette annonce est suivie le 17 novembre 1906 par celle du patron du *Daily Mail*, Lord Northcliffe (1865-1922)⁸, qui offre un montant identique, 250 000 francs, à toute machine volante, de préférence un aéroplane, capable de voler de Londres à Manchester (260 km à vol d'oiseau). Lord Northcliffe est le premier patron de presse à doter son journal d'un correspondant aéronautique, Harry harper, dès l'été 1906. Le prix est ouvert à tout membre d'un aéro-club reconnu en 1907 (concours international). S'ajoutent à ce prix une médaille d'or offerte par Santos-Dumont, 50 000 francs offerts par *Adams Manufacturing Company* (Antoinette britannique) pour tout appareil de fabrication britannique.



En 1907, Peugeot ne produit encore que des bicyclettes, motocyclettes et automobiles. S'ajoutera la production de moteurs d'aviation en 1908 chez Rossel-Peugeot.

Autres journaux, les *Grafic* et *Daily Grafic* offrent 25 000 francs au pilote de la machine volante qui franchira un mile sur la piste automobile de Brooklands alors en cours d'achèvement. Directeur du journal *The Car*, Montagu de Beaulieu (1866-1929)⁹ offre chaque année 12 500 francs au pilote ayant effectué le plus long trajet aérien. Ce prix sera mis en jeu dès le 1^{er} janvier 1907.

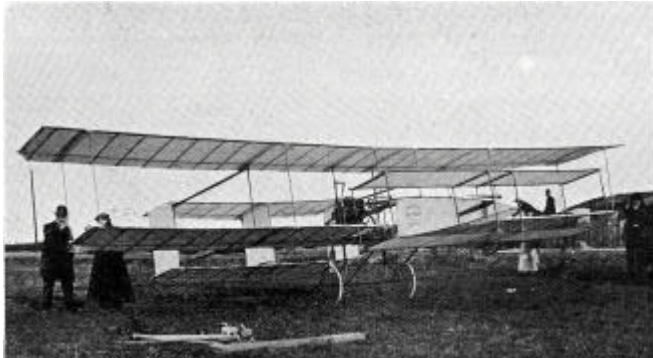


Blériot IVbis à Bagatelle, en 1906. (*L'Aérophile*).

8. Alfred Charles William Harmsworth, nommé baron de Northcliffe.

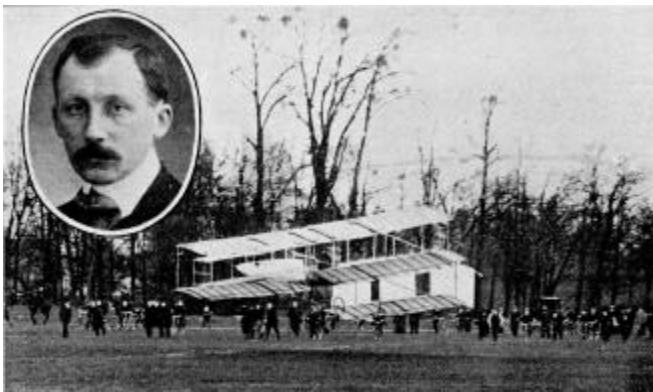
9. John Walter Edward Douglas-Scott-Montagu, baron Montagu de Beaulieu.

Autre épreuve financée par un directeur de journal, la seconde session de la célèbre Coupe Gordon-Bennett d'aéronautique sera disputée à Saint-Louis aux Etats-Unis le 19 octobre 1907. L'auteur du plus long trajet gagnera une coupe d'une valeur de 12 500 francs or, plus une prime annuelle en espèces du même montant et divers allocations. Le concours est international, ouvert à toutes les nations. Evidemment, à chaque annonce, les ventes du journal s'envolent.



Aéroplane de Henry Kapfèrer (1870-1958) neveu de Deutsch de la Meurthe, mars 1907. (L'Aérophile).

Plus modestement, le très sérieux journal *Scientific American* offre 2 500 dollars (13 000 francs) en 1907 au premier aviateur qui franchira 1 km. Le prix est remporté par Glenn Curtiss le 4 juillet 1908. En France c'est Henry Farman qui boucle le premier kilomètre le 13 janvier 1908 (prix de l'Aéro-Club de France).



Delagrange le 8 avril 1907 à Bagatelle. (L'Aérophile).

Evidemment, si la grande presse reprend les articles de la presse spécialisée en les commentant, les annonces des prix d'aviation et les résultats à suivre sont l'exclusivité du journal qui les avance. Le 5 octobre 1908, le patron du *Daily Mail* lance un nouveau défi : un prix récompensant le premier aviateur qui traversera la Manche.



De 1909 à 1914, la presse spécialisée de l'automobile documente aussi les progrès de l'aéronautique.