



ARCHDEC
pour les intimes

Par Gérard Hartmann

Je préfère l'air au barreau

Personnage public haut en couleur de la vie parisienne au tournant du XXe siècle, Ernest Archdeacon, est né dans le 9^e arrondissement de Paris - quartier chaud - le 28 mars 1863 au sein d'une famille riche et influente aux lointaines origines irlandaises et qui le destine au barreau.

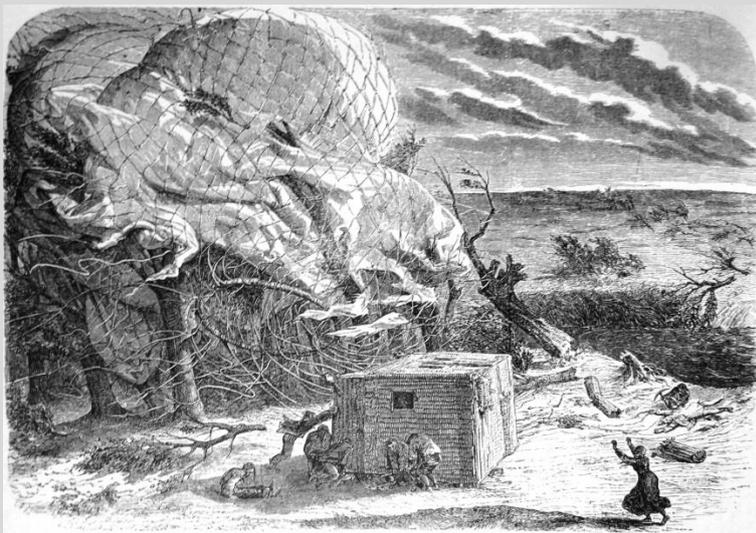
A 20 ans, Archdeacon préfère au Droit qu'il trouve rébarbatif l'étude des sciences modernes, la physique, la chimie, la médecine. Il a choisi son camp et ses héros : Victor Hugo, Louis Pasteur, Jules Verne, Albert et Gaston Tissandier et Wilfried de Fonvielle, (six « barbus »).

dernier est laissé à terre avant le survol de la mer : bonne idée, on ne reverra plus les deux expérimentés aérostiers qui périront en mer...



Le duc Jean Decazes (1864-1912), grand défenseur du sport de haut niveau, médaille d'argent en voile aux jeux olympiques de paris en 1900. (La Navigation Aérienne).

Archdec' comme l'appellent ses intimes entre de plein pied dans la grande industrie en 1885 créant à Suresnes une usine de fabrication de voitures automobiles et de canots à moteur. Pendant treize ans, il s'adonne au sport sous toutes ses formes : régates - en équipier - courses de canots automobiles, compétition automobile, aérostation.



La catastrophe du plus colossal ballon jamais fabriqué, *Le Géant* de Nadar, tombé près de Hanovre en Allemagne el 19 octobre 1863. (La navigation Aérienne).

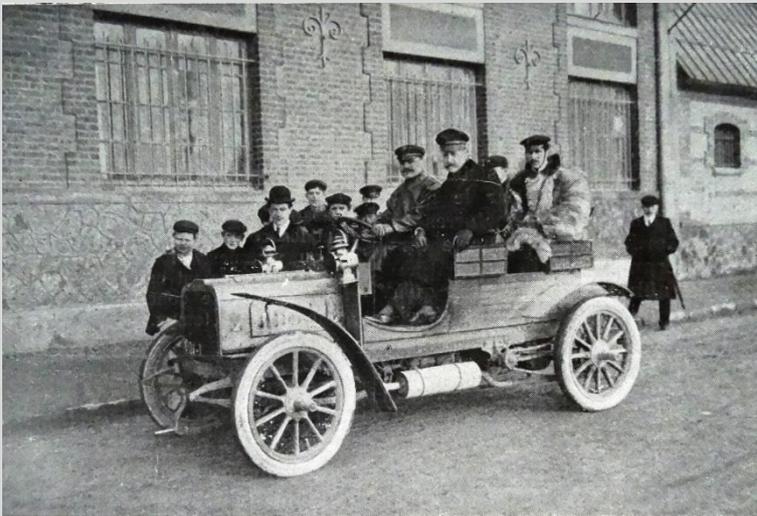
Le jeune nanti effectue sa première ascension à 21 ans en 1884 à bord du célèbre ballon *l'Arago* avec pour pilote l'excellent François Lhoste (1859-1887), qui sera l'auteur deux ans plus tard de la première traversée de la Manche en ballon dans le sens France - Angleterre. En 1887, Lhoste et l'aéronaute Mangot, son habituel assistant, prennent Archdeacon comme passager pour une nouvelle traversée de la Manche, mais ce



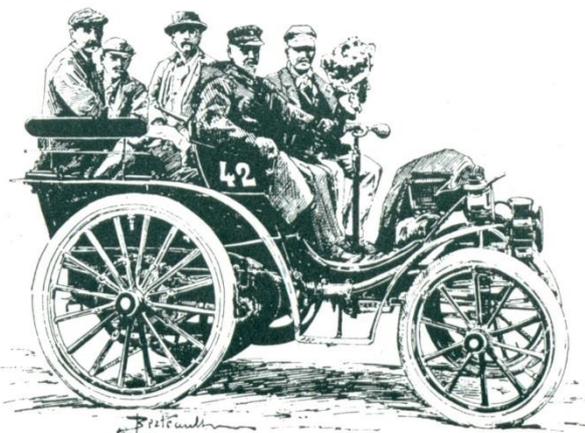
Archdec' en 1899. (L'Aérophile).

Je préfère la vitesse à l'immobilité

Archdeacon s'engage en 1896 dans plusieurs courses automobiles sur une Delahaye aux côtés d'Emile Delahaye (1843-1905) alors établi à Tours. Dans le Paris - Marseille et retour disputé du 24 septembre au 3 octobre 1896, sur une 6 HP Delahaye équipée de pneus Michelin, il finit 4^e derrière trois Panhard-Levassor et devance Emile Delahaye. La seconde édition de cette course verra disparaître tragiquement l'ingénieur Emile Levassor.



Delahaye du concours des véhicules lourds de l'Automobile-Club de France 1905. L'homme en pelisse (peau de loup) à l'arrière est Archdec'. (*La France Automobile*).



Voiture à 6 places Delahaye.

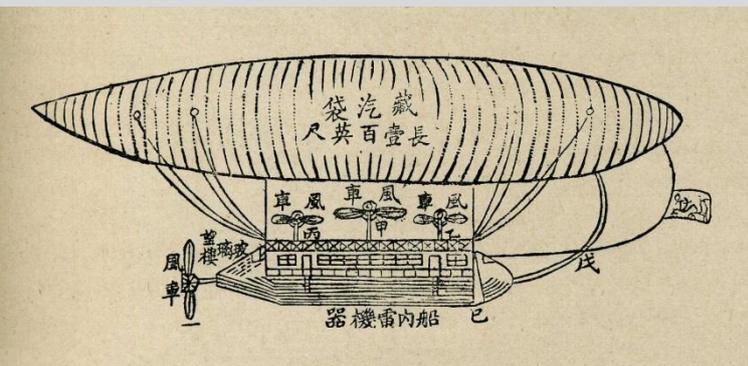


Léon Serpollet disparaît prématurément en 1907. Il avait imposé ses voitures à vapeur dans les courses de côte, en 1902 dans la Coupe de Caters, en 1904 au val Suzon. (*Dimanche Illustré*).

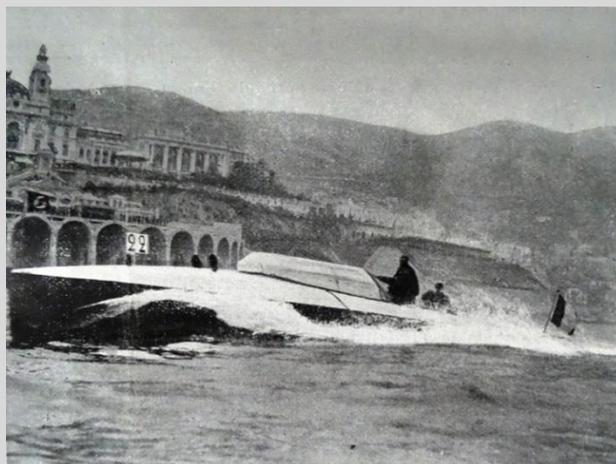
En 1897, Archdec' rachète la société des cycles Rouxel et Dubois à Suresnes. Il devient représentant officiel des automobiles Delahaye. En juillet 1897, il finit 21^e dans la course automobile Paris-Dieppe. Le 21 mars 1899, il termine 8^e de la course de vitesse Nice-Castellane-Nice (200 km). Trois jours plus tard, il termine 7^e de la course de côte de la Turbie.



La course Paris - Marseille 1897. La Delahaye plafonne à 25 km/h et les cyclistes suivent aisément. (*L'Auto*).



Dirigeable chinois, 1897. (*L'Aérophile*).



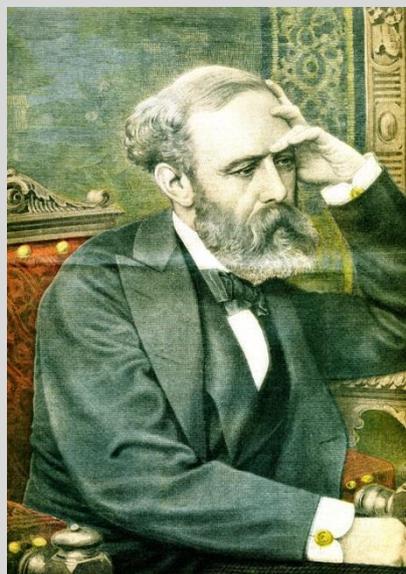
Le Racer *Dubonnet* à moteur Delahaye, vainqueur de la Coupe du prince de Monaco 1905. (*La France Automobile*).



Le véhicule de livraison Delahaye du fameux Quinquina, 1905. (*La France Automobile*).



Le *Delahaye*, Racer de 18 mètres à moteur Delahaye, vainqueur de la course en mer à Monaco en avril 1906. (*La France Automobile*).



Le marquis de Noailles, nommé le 7 juin 1897 ambassadeur de France à Berlin. (*Le petit Journal*).

Simultanément, Archdec' se rend chaque année en avril à Monaco assister aux courses de bateaux à voile et, plus tard, participer aux courses de canots automobiles.



Le Racer *Adèle* à M. Zanelli, coque Baglietto, moteur Delahaye, vainqueur de la Coupe Paul Meyan 1907. (*La France Automobile*).

Aérostier pratiquant au sein de différents clubs parisiens, il effectue de nombreuses ascensions. C'est lui, dit-on, qui entraîne vers la passion de l'air et vers le futur Aéro-Club le duc Jean Decazes, le marquis de Noailles, l'industriel Léon Serpollet et le comte de la Valette.

Je préfère la liberté à la corde

Soucieux de libérer l'aérostation de sport des flonflons de la routine et des petits vols sans gloire, Archdec' fonde, le 20 octobre 1898, l'*Aéro-Club* avec le magnat du pétrole Henry Deutsch de la Meurthe. Ceux qui croisent la route d'Archdec' admirent en lui la rigueur, son attachement à la preuve scientifique, qualité rare chez les sportifs.

A l'*Aéro-Club*, - qui deviendra l'*Aéro-Club de France* en 1905 -, Archdec' consacre une partie de son énergie, de son temps et de sa fortune. Figurent parmi les membres fondateurs, l'ingénieur Gustave Eiffel, 66 ans, le marquis de Fonvielle, 73 ans. Le premier président du club est le marquis Albert de Dion, 42 ans et l'un des premiers sociétaires le jeune Alberto Santos-Dumont, 25 ans.



« Monsieur de Santos-Dumont ». (*La Navigation Aérienne* 1898).

Nommé vice-président du club de 1899 à 1901, Archdec' choisit de présider la **commission des plus lourds que l'air** (elle utilise des moteurs !).

Mais alors que la commission d'aéronautique enregistre de constants progrès, Archdec' déplore qu'aucune avancée ne soit faite dans le domaine des plus lourds que l'air.



L'ingénieur Edouard Hervé en 1889. Il est un bon théoricien du vol d'un plus lourd que l'air et un aéronaute passionné. (*La Navigation Aérienne*).

Quand il interroge les « oracles » de l'Académie des Sciences, les raisons invoquées pour justifier cette absence de résultats lui semblent oiseuses, il n'est convaincu par personne. On attend toujours en 1901 qu'un aéroplane à moteur (sans doute à pétrole) prenne son essor pilote à bord.



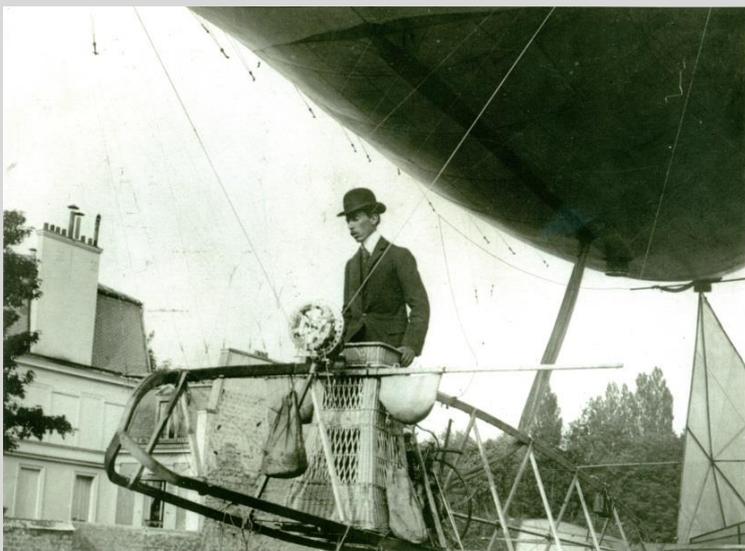
Le comte Albert de Dion, janvier 1899. Industriel en vue, membre très influent du Touring-Club de France, fondateur du l'Automobile-Club de France, des salons de l'automobile et président en 1899 de l'*Aéro-Club*. (*L'Aérophile*).

Archdec' fait partie du jury du concours des machines volantes qui se déroule chaque année de 1901 à 1905 sous les immenses voûtes du Grand Palais à Paris. Le premier vol humain se fait attendre.



L'aéroparc de l'Aéro-Club des côteaux de Saint-Cloud, lors des départs de ballons enlevant les visiteurs de l'Exposition universelle en 1900. Il sera utilisé jusqu'en 1924 par les sociétaires. (Archives de l'AéCF).

Sa correspondance avec Octave Chanute décrivant les exploits des frères Wright en Amérique en 1904, l'oblige à restructure la commission des plus lourds que l'air en y créant des sous-commissions, dont celle des expériences d'aviation, en créant les concours d'aviation qu'il dote lui-même de prix substantiels.



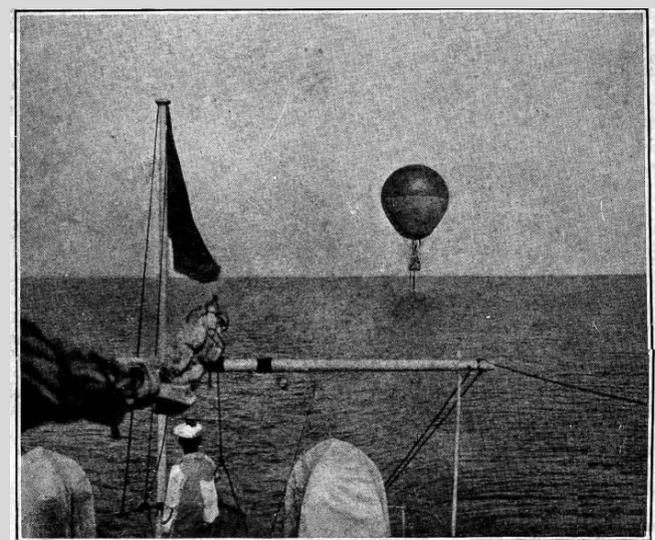
Santos-Dumont dans la nacelle de son n° 5, 1901. Le Brésilien tente le prix Deutsch de la Meurthe, le contournement de la tour Eiffel depuis Saint-Cloud. (AéCF).

En 1904, il engage l'ingénieur Gabriel Voisin pour la construction de nacelles de dirigeable et lui commande la construction d'un planeur pour des expériences d'aviation qu'Archdec finance entièrement.



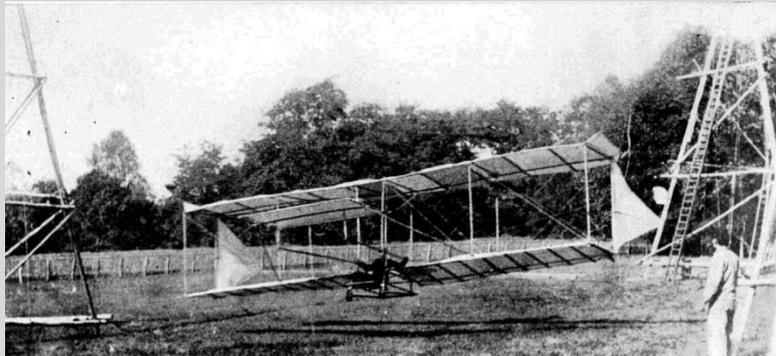
Victoire dans la course de côte de Gaillon en 1902 de la voiture à vapeur Gardner-Serpollet. (*Dimanche Illustré*).

Entre 1904 et 1907 sont réalisées des expériences scientifiques qui vont s'avérer décisives : mesure de la force de traction d'une hélice, puissance nécessaire au décollage d'un planeur, développement de moteurs légers. Archdec' finance la construction de plusieurs moteurs d'aviation des plus remarquables.



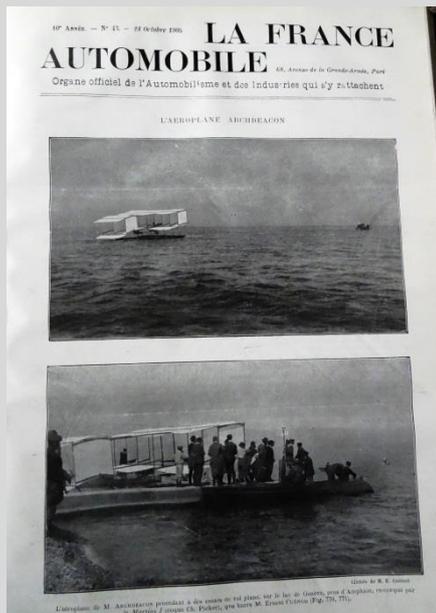
Le ballon du comte Henri de La Vaulx, 1903. Cet aventurier et aéronaute est l'auteur à 33 ans d'un vol de 41 h 15 mn (record du monde de durée) de Toulouse à Port-Vendres. (*L'Aérophile*).

Première interrogation : quelle surface portante faut-il à un planeur pesant 100 kg, plus le pilote, 75 kg, plus un moteur pesant 150 kg ? Intuitivement, Archdec' suppose que la réponse dépend de la vitesse de l'engin, par conséquent de sa force motrice, il décide d'effectuer un test en grandeur, les essais de des maquettes au laboratoire Eiffel à Paris semblant interminables.

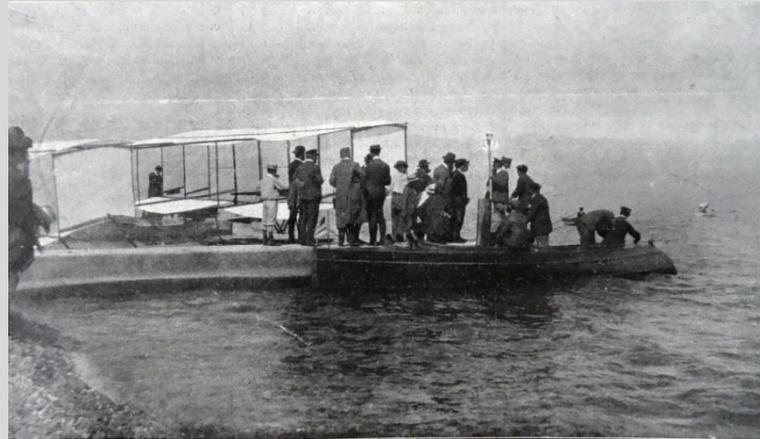


Le planeur Ferber n° 5 à Chalais-Meudon, 1904. (L'Illustration).

A Berck, sur la côte d'Opale, où le vent d'ouest est permanent, il fait tester un planeur du type Wright 1902 construit par M. Dargent, modéleur au centre d'aérostation militaire de Chalais-Meudon. Il est fait de deux plans parallèles, en bois de frêne, tendus de soie, haubanés au moyen de cordes à piano.



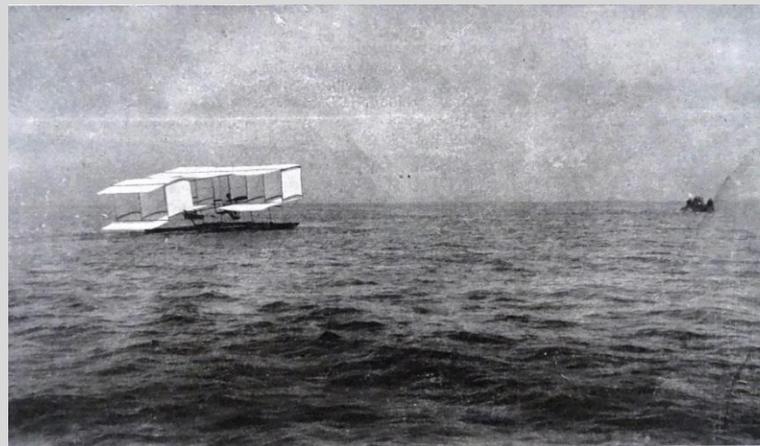
Les tests du planeur Archdec' font la une de la presse sportive. (La France Automobile du 28 octobre 1905).



Le planeur Archdeacon aux essais sur le lac de Genève en octobre 1905, tiré par le canot automobile Martini-I (coque Picker) barré par Ernest Cuénod, vice-président de l'Automobile-Club de Suisse. (La France Automobile).

La Vie au grand air en mai 1904 décrit ainsi l'aéronef :

« Les deux plans, légèrement convexes d'avant en arrière, ont une envergure de 7,50 m, une largeur de 1,44 m et sont distants verticalement de 1,40 m. Surface totale : 22 mètres carrés. La surface portante est un peu moindre, car le brancard supportant l'expérimentateur couché sépare en deux parties égales le plan inférieur. Il comporte deux gouvernails : le gouvernail horizontal de l'avant, destiné à la direction verticale, et qui prépare l'atterrissage en diminuant progressivement la vitesse ; le gouvernail vertical de l'arrière, obtenant la direction dans le plan horizontal, c'est-à-dire la direction proprement dite. L'aéroplane est très robuste malgré un poids de seulement 34 kilogrammes. »

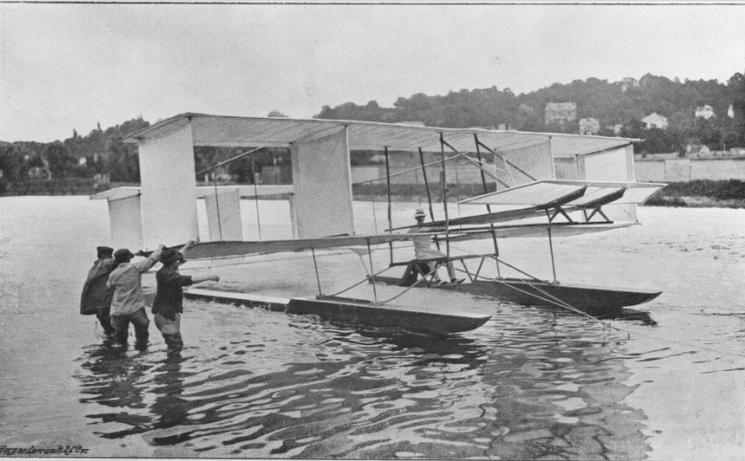


Planeur Archdeacon tiré par le canot automobile Martini-I sur le lac de Genève, octobre 1905. (La France Automobile).

Par sécurité, trois planeurs identiques sont construits. Archdec' les fait essayer, tout d'abord non monté le 26 mars 1905 à Issy-les-

Moulineaux, tracté par une automobile Renault de 60 ch (le planeur avec skis est lesté de 60 kg simulant un pilote). Après être grimpé à 10 mètres, le planeur s'écrase au sol.

Au mois d'avril 1904 fut testée une seconde machine sur les dunes et plages de Berck par Gabriel Voisin, pilote improvisé, parvenant plusieurs fois à s'élever au bout d'un câble sous les yeux du capitaine Ferber, auteur le 25 mai 1905 d'un essai de vol à moteur raté.



Le planeur Archdeacon muni de flotteurs sur la Seine à Paris, le 18 juillet 1905. (*L'Illustration*).



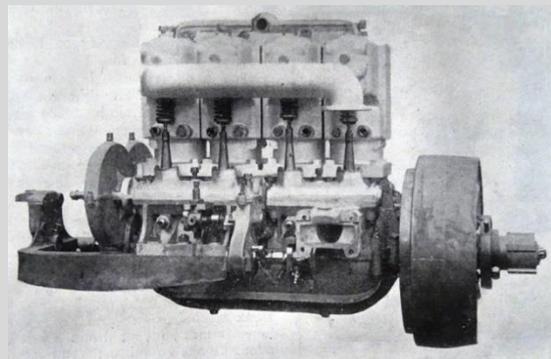
Les essais sur la Seine se terminent par un bain forcé pour Gabriel Voisin et par la destruction de la machine. (*L'Aérophile*).

Puis, munis de flotteurs Tellier, le planeur Archdeacon est testé sur la Seine entre Boulogne-Billancourt et Sèvres le 18 juillet. Voisin réussit plusieurs décollages et un vol sur 300 mètres, tracté par le canot

automobile *La Rapière* de Tellier entre les ponts de Saint-Cloud et de Sèvres (environ 1,5 kilomètre). Un dynamomètre placé sur le câble de traction enregistre la force nécessaire au décollage de la machine.

Les essais se poursuivent sur le lac de Genève en octobre 1905, là on ne risque pas de taper les berges ni aucun arbre. Il ne reste plus qu'à faire les essais avec montage d'un moteur et hélice. Mais quel moteur ?

De manière à intéresser l'industrie à l'aviation, Archdc' crée en 1905 un prix des 25 mètres (gagné par Santos-Dumont en octobre 1906), un second sur 125 mètres (gagné par Santos-Dumont en novembre 1906), et le Grand Prix d'aviation de l'Aéro-Club de France, 50 000 francs-or (250 000 euros), au premier capable de voler sur un kilomètre depuis une piste courte, donc avec virages (gagné par Henry Farman en janvier 1908).

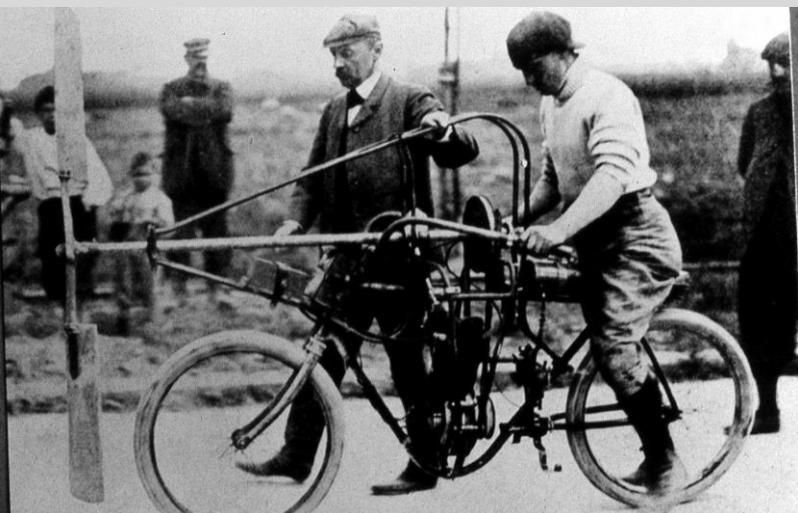


Le moteur CGV d'aviation en 1905 développe 20 chevaux pour un poids de 80 kg. (*LFA*).

L'hélice, dit-on, n'est pas un bon propulseur. Et si c'était faux ? En 1906, Archdec' effectue des essais comparatifs de roue et d'hélice sur une motocyclette avec comme pilote Anzani, premier champion du monde de vitesse de l'heure sur piste à motocyclette. Empruntée à la maison Buchet, la motocyclette avec un moteur de 6 chevaux entraînant une hélice placée à l'avant. L'engin est chronométré à 79,5 km/h lors d'un essai sur la route du parc d'Achères, soit aussi vite qu'avec une propulsion par roue ! CQFD.



Alessandro Anzani, champion du monde de vitesse de l'heure sur motocyclette Buchet, 1905. (*L'Illustration*).

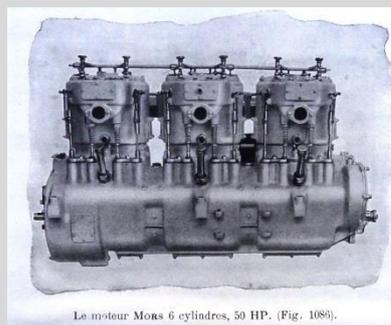


L'aéro-motocyclette Archdeacon montée par Anzani en 1906. (*L'Aérophile*).

En 1906, les commissaires de l'Aéro-Club de France, sous les ordres d'Archdec' enregistrent avec satisfaction les premiers vols de Trajan Vuia à Montesson et Santos-Dumont à Bagatelle. La commission d'aviation obtient ses premiers résultats.

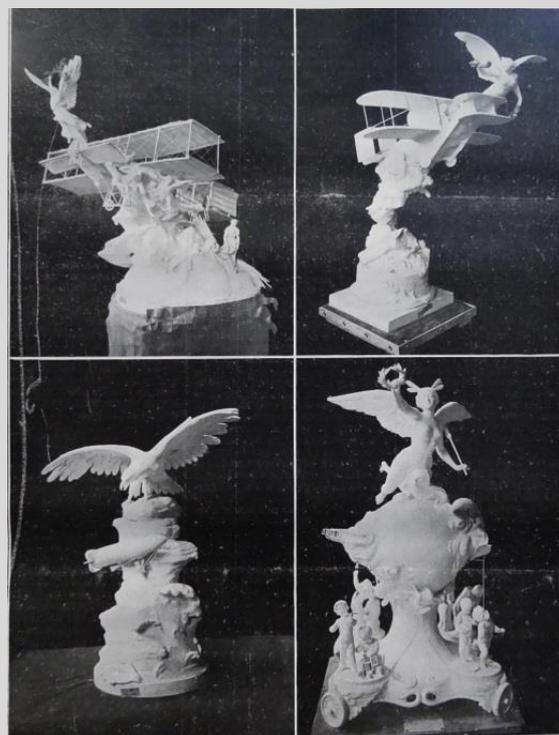
En 1907, la commission a du travail. Le 20 février à Vincennes, Charles Voisin commence les essais de l'aéroplane de Léon Delagrangre. Le 21 mars Blériot débute les essais de son type V. Santos-Dumont commence les siens sur le n° 15 le 27 mars à Saint-Cyr. Trajan Vuia reprend présente une seconde machine à Bagatelle le 21 juin. Le 25 juillet sur son type VI, Blériot parcourt 150 mètres. Henry Farman

sur la piste d'Issy-les-Moulineaux multiplie les essais.



Le moteur Mors 6 cylindres, 50 HP. (Fig. 1086).

Le moteur Mors de 50 chevaux, à six cylindres en ligne, en 1907, pèse 100 kg en état de marche. (*L'Illustration*).



Les propositions artistiques de la Coupe Michelin, novembre 1908. (*Dimanche Illustré*).

En janvier 1908, l'Aéro-Club de France et sa commission d'aviation peut compter l'énorme quantité de prix avancés pour l'aviation : plus de deux millions de francs-or. Cette fois, le mouvement est lancé et plus rien ne pourra l'arrêter. Archdec' n'en espérait pas tant !

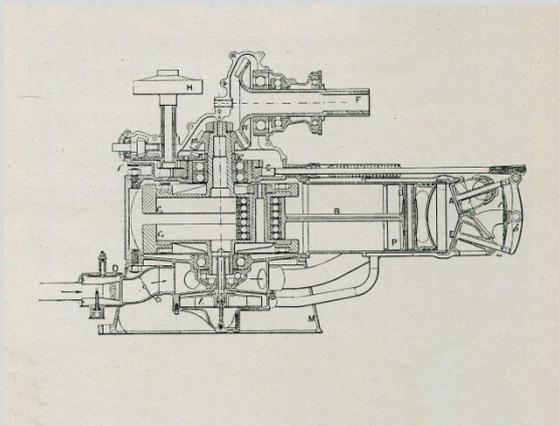
En mai 1908, après un meeting de Monaco agité et diverses ascensions en ballon libre, Archdec' devient le premier passager aérien d'Henry Farman, son concurrent dans les courses d'automobile entre 1897 et 1904 !



Mai 1908 : Henry Farman enlève Archdec' comme passager. (*Dimanche Illustré*).



Le 21 mars 1908, H. Farman enlève son premier passager, une passagère ! (*Dimanche Illustré*).



Financé par Archdeacon, dessiné par Clerget, fabriqué chez Clément-Bayard, ce 7-cyl en étoile fixe de 40 ch fut le premier moteur suralimenté de l'histoire. Il fut présenté au Salon de l'auto 1908. (*L'Aérophile*).

Doté d'une voix de stentor (cela vaut mieux quand on ambitionne d'être avocat !), adepte inconditionnel de l'Esperanto qu'il apprend en 1908, Archdec' compte convertir à ce nouveau langage tous les dirigeants d'Aéro-Clubs dans le monde¹. Son ballon est bien sûr baptisé *Esperanto*.



La première femme aviateur. — Mme la baronne de Laroche qui, seule, a effectué un vol de 300 mètres au camp de Châlons.

Novembre 1909 : la première femme de l'aviation ! (*Dimanche Illustré*).

1. Archdec' publie en 1910 *Pourquoi je suis devenu espérantiste* (Paris: Fayard, 265p.), un livre préfacé par Henry Farman. Élu président de la Société Française pour la Propagation de l'Esperanto en 1925, il fut jusqu'à la fin de sa vie un défenseur fervent de cette langue internationale.



Archdec' (à gauche), l'architecte Georges Labro (auteur de l'aérogare du Bourget) et l'ingénieur Pierre Clerget (Clément-Bayard) en mai 1908 à Saint-Cloud. (Collection Clerget).