

Sommaire

Préface	11
Les montgolfières, les pionnières	13
Clément Ader, de petits bonds pour l'aviation.....	19
Alberto Santos-Dumont, tout dans la fantaisie.....	23
Blériot, l'homme de la Manche.....	29
Elisa Deroche, la téméraire.....	39
Roland Garros, l'opiniâtre.....	45
Anthony Fokker, le Hollandais volant.....	55
Georges Guynemer, le jeune homme qui faisait face.....	63
Le Baron Rouge, l'As des As.....	71
L'Aéropostale, le courrier avant tout.....	77
Adrienne Bolland, la petite fiancée des Andes.....	85
Bessie Coleman, l'ange noir.....	93
Maryse Bastié, la rage au ventre	99
Charles Lindbergh, le solitaire.....	107
Henri Guillaumet, le miraculé de la cordillère des Andes	119
Hélène Boucher, la vie à toute vitesse	125
Saint-Exupéry et l'amour du désert	131
Jean Mermoz, le petit prince du ciel	141
L'opération Paula et la conscience de la guerre	151

10 Avions de l'Histoire

Le Blitz et la folle ambition de Hitler.....	155
Air Force One, ceci n'est pas qu'un avion.....	163
Peter Townsend, le beau <i>group captain</i>	169
Concorde, le bel oiseau blanc si envié.....	177
Les Canadair et les autres avions du feu.....	187
La flotte présidentielle française.....	191
Bibliographie.....	197
Remerciements	201

Préface

Marcher n'a jamais suffi. Voler a toujours été le rêve des Hommes. D'abord, pour voir ce que ça faisait. L'idée de la vitesse est venue bien plus tard. On désirait se déplacer comme les oiseaux, mais en gardant en mémoire qu'à vouloir trop s'approcher du soleil, Icare s'était brûlé les ailes.

Avant les engins volants, on imagina des ailes de bois, de papier et de tissu dont de téméraires aventuriers s'affublaient pour tenter de se mouvoir au plus près des nuages. Les expériences débutaient dans un formidable optimisme, mais se terminaient par de la casse et, le plus souvent, par une veillée funèbre.

Au xv^e siècle, Léonard de Vinci se lança dans l'étude de machines volantes. Avec leurs faux airs de chauves-souris, tous les espoirs étaient permis. Néanmoins, penser que ces pseudo-chiroptères pourraient transporter des hommes d'un point à un autre fut une utopie.

Changement de cap, on orienta les recherches sur les montgolfières et autres ballons qui n'avaient de dirigeable que le nom. De l'agréable à l'utile, il n'y avait qu'un mile. En 1870, c'est en ballon que Léon Gambetta quitta Paris encerclée par les Prussiens. Orville Wright et Louis Blériot ne sont pas encore nés.

Il faut attendre vingt ans pour que Clément Ader fasse décoller le premier avion à moteur. *L'Éole* se soulève de quelques centimètres. La voie est ouverte.

Les montgolfières, les pionnières

Le 2 septembre 1870, les Prussiens reçoivent la capitulation de l'armée française. Napoléon III est prisonnier à Sedan, dans les Ardennes. Les Parisiens sentent le vent venir. Les armées de Bismarck vont envahir la capitale. L'avenir va leur donner raison. Le 19 septembre, les troupes prussiennes encerclent Paris, isolant les habitants du reste du pays. Bientôt, il sera impossible de se ravitailler, alors les ménagères se précipitent dans les commerces de bouche. Les queues s'allongent, les prix augmentent, les étagères se vident et les rideaux se ferment. Les Parisiens improvisent. Ils pêchent dans la Seine, dans la Marne et même dans le lac du bois de Boulogne. Ils abattent la quasi-totalité des chevaux avant de s'attaquer aux chiens, aux chats, aux rats, puis aux grands herbivores et autres animaux des zoos. À Noël, les restaurateurs feront même leurs courses au Jardin des plantes et serviront à leurs clients des cuissots de loup, du consommé d'éléphant et du civet de kangourou. Le Café Voisin, au 261, rue Saint-Honoré, choisira de mettre à son menu du 25 décembre de la tête d'âne farcie, du chameau rôti à l'anglaise, des côtes d'ours rôties sauce poivrade, du chat flanqué de rats, le tout arrosé de Mouton Rothschild, de Romanée-Conti, de Grand Porto et de Bellenger frappé. Mais nous ne sommes pas encore à Noël et la priorité est d'arriver à communiquer avec l'extérieur. La seule solution serait de franchir les barrages prussiens par les airs. Évidemment,

cela sera risqué, car si l'on peut contrôler l'altitude d'un ballon, il est impossible d'intervenir sur sa direction, soumise au vent. Et pour la discrétion, on repassera !

Le célèbre photographe Nadar, qui connaît bien le fonctionnement des montgolfières – il en a utilisé pour réaliser des photographies aériennes –, se met à l'ouvrage. Rampont, le directeur des Postes, promet que plusieurs ballons non montés, c'est-à-dire sans aérostiers à leur bord et habituellement utilisés pour transporter du courrier, vont être expédiés. Leur départ, soumis aux aléas météorologiques, est toujours incertain. Le bruit court que Léon Gambetta, le ministre de l'Intérieur, devrait prendre place à bord d'une montgolfière pour rejoindre une délégation du gouvernement provisoire de la Défense nationale, réfugiée à Tours. Ils entendent poursuivre le combat. Le 7 octobre, place Saint-Pierre, à Montmartre, un homme crie : « Lâchez tout ! » Il est 11 heures et deux ballons-poste quittent Paris. L'un, l'*Armand-Barbès*, est dirigé par l'aéronaute Alexandre Trichet. Il emporte effectivement Léon Gambetta ainsi qu'Eugène Spuller, son ami et secrétaire. L'autre, le *George-Sand*, conduit par l'aéronaute Joseph de Revilliod, transporte des Américains et Étienne Cuzon qui vient d'être nommé sous-préfet de Redon.

Victor Hugo assiste incidemment au départ. Comme il le racontera dans *Choses vues*, il se promène sur le boulevard de Clichy, à Paris, lorsqu'il voit un ballon au bout d'une rue. Il s'approche alors et constate : « J'ai aperçu, en effet, dans un gros paletot, sous une casquette de loutre, près du ballon jaune, dans un groupe, Gambetta. [...] Tout à coup le ballon jaune s'est enlevé avec trois hommes dont Gambetta. » Le ballon s'élève à 800 mètres au-dessus de la capitale. Lorsqu'il passe les lignes prussiennes, des

soldats lancent des fusées pour tenter de l'enflammer. L'*Armand-Barbès* n'est pas touché, néanmoins tout ne se déroule pas comme on l'aurait espéré. Il aurait fallu un vent de nord pour que le ballon se dirige vers Tours, mais il y a un vent de sud-est qui le fait s'échouer près de Montdidier, dans la Somme. Gambetta rejoindra Tours par le train. Le voyage aura duré à peine trois jours, mais il faut remonter presque quatre-vingt-dix ans en arrière pour comprendre comment, grâce à Joseph et Étienne Montgolfier, cette aventure a été possible.

Douzième d'une fratrie de seize enfants, Joseph est aussi rêveur qu'Étienne, le quinzième, a les pieds sur terre. Après des études de sciences et d'architecture, Étienne dirige la manufacture familiale de papier, à Vidalon, en Ardèche. Les deux frères rêvent de voler et ils ont déjà fabriqué quelques engins en papier qui ont rapidement capoté.

La légende raconte que c'est en 1782, lorsque Joseph vint vendre du papier à des imprimeurs avignonnais, que la solution fut trouvée. Il se réchauffait près d'une cheminée quand l'air chaud souleva sa chemise. Surpris, il découpa un parallélépipède de taffetas et renouvela l'expérience de la chemise, à côté de la cheminée. Il écrivit tout de suite à son frère : « Prépare des provisions de taffetas, de cordage et tu verras une des choses les plus étonnantes du monde. »

De retour à la manufacture, Joseph reprit ses essais avec son frère à partir d'une pièce de soie de Florence qui était, à l'origine, destinée à doubler les vestes des garçons. Le 14 décembre 1782, ils font une première tentative de vol dans les jardins de la manufacture. Leur petit ballon se soulève grâce à un feu alimenté par de la laine et de

la paille mouillées. Ils veulent construire un plus gros ballon et, pour qu'il soit bien solide, ils renforcent la toile avec une triple épaisseur de papier. L'envol de leur premier aérostat non monté, gonflé à l'air chaud, a lieu le 4 juin 1783, dans la cour du couvent des Cordeliers, à Annonay.

Le ballon, gonflé à l'air chaud, monte à 1 000 mètres en dix minutes, puis retombe 3 kilomètres plus loin, dans des vignes. L'assemblée des États du Vivarais est conquise. Il faut montrer ce spectacle au roi. Cependant, les frères Montgolfier ne sont pas les seuls à s'engouffrer dans la brèche des engins volants. À Paris, deux scientifiques, Marie-Noël Robert et Jacques Alexandre César Charles, étudient le projet d'un ballon à hydrogène. Le 27 août 1783, devant plusieurs centaines de spectateurs, ils font partir un ballon du Champ-de-Mars. Il se pose 25 kilomètres plus loin, à Gonesse, où des paysans apeurés l'accueillent à coups de fourche. Ils croient que l'engin est vivant et, pour l'anéantir, ils l'attachent à la queue d'un cheval et le traînent dans la boue.

Les frères Montgolfier veulent aller plus loin et essayer un vol embarqué. « Nous irons jusqu'aux astres » devient leur devise. Le 19 septembre 1783, dans la cour d'honneur de Versailles, ils font partir avec du gaz « Montgolfier », c'est-à-dire en brûlant de la paille, de la viande et tout ce qu'ils trouvent, un ballon bleu azur avec deux L entrelacés, en référence à Louis XVI. Il y a dans la nacelle un mouton – on a choisi cet animal parce que, comme l'Homme, il est dépourvu d'ailes –, un coq et un canard. Ces premiers passagers s'élèvent à 500 mètres d'altitude, volent pendant huit minutes avant que le ballon se pose près de Versailles, dans la forêt de Vaucresson.

Le chimiste Jean-François Pilâtre de Rozier est là. Lorsqu'il voit les animaux sains et saufs – le coq, ayant certainement reçu un coup de patte du mouton, a juste une aile écorchée –, il se met en tête de voler.

En attendant, le roi applaudit et ordonne que l'on place le mouton, le héros du jour, dans la ménagerie de Marie-Antoinette.

Pilâtre de Rozier s'affaire, avec les frères Montgolfier, à mettre au point un nouvel aérostat, dans la Manufacture royale de papier, à Paris. Le roi Louis XVI ne souhaite pas que des hommes prennent place dans un ballon. Il juge cela beaucoup trop dangereux. N'en déplaît à Sa Majesté, le 21 novembre 1783, Pilâtre de Rozier et le marquis d'Arlandes se portent volontaires pour le premier vol humain de l'Histoire. Louis XVI a essayé de les en dissuader et a même proposé que deux condamnés à mort prennent leur place. Les deux hommes récusent l'idée que l'honneur d'effectuer le premier vol revienne à deux brigands. À 14 heures, le ballon de 800 kilos, orné de fleurs de lys et de la représentation des douze signes du zodiaque, s'envole du quartier de la Muette, à Paris. Il survole Chaillot, puis la barrière d'Italie (actuelle place d'Italie) avant de se poser à la Butte-aux-Cailles, après dix-sept minutes de vol. Les frères Montgolfier sont parvenus à devancer de peu Marie-Noël Robert et Jacques Alexandre César Charles qui, le 1^{er} décembre, s'élèveront au-dessus des Tuileries, effectuant le premier vol habité d'un ballon à hydrogène. Ils voleront pendant cinquante-six minutes et se poseront à Nesle-la-Vallée, aujourd'hui dans le Val-d'Oise. En atteignant 3 500 mètres, ils établiront aussi le premier record d'altitude.

Le 15 juin 1785, Pilâtre de Rozier sera, lui, la première victime aéronautique. Il se tuera en voulant traverser la Manche dans le sens France-Grande-Bretagne, à bord d'un ballon à gaz sphérique sous lequel il avait accroché une montgolfière cylindrique.

Dès la fin du XVIII^e siècle, les montgolfières sont à la mode. Tout le monde veut essayer de quitter quelques minutes le plancher des vaches. À Lyon, Élisabeth Thible est la première femme à effectuer un vol en montgolfière, à bord de *La Gustave*, baptisée ainsi en l'honneur du roi Gustave III de Suède qui est en villégiature dans la région. Toutes les grandes villes veulent avoir leurs montgolfières, au point que les frères Montgolfier envisagent de créer des sortes de lignes qui permettraient d'aller de Lyon à Marseille ou de Lyon à Paris. Ils lancent une souscription qui leur permet de réaliser une montgolfière de 35 mètres de diamètre. Le 19 juin 1785, le *Flesselles*, appelé ainsi en hommage à Jacques de Flesselles, l'intendant de Lyon qui, le 14 juillet 1789, tombera devant l'hôtel de ville de Paris, s'envole. Un passager apeuré noie accidentellement le foyer, le *Flesselles* prend feu et s'échoue dans des marécages.

L'incident ne ternit pas l'image des aérostats. Ils sont partout : sur des tabatières, des porcelaines, des bijoux et on invente même les manches ballon, froncées à leurs deux extrémités pour leur donner une allure bouffante.

Étienne Montgolfier meurt en 1799 et Joseph en 1810, sans imaginer qu'un jour, leur invention permettrait de transporter du courrier, des pigeons voyageurs, des armes et Léon Gambetta.

Clément Ader, de petits bonds pour l'aviation

Imaginer, dessiner, créer semblent être les trois mots d'ordre de la famille Ader. À Muret, en Haute-Garonne, Jacques, le grand-père, était charpentier, François, le père, est menuisier. Lorsque, le 2 avril 1841, le petit Clément pointe le bout de son nez, à 23 heures, on imagine déjà que comme ses aïeux, plus tard, il travaillera le bois.

L'avenir ne va pas tout à fait leur donner tort, mais il faudra attendre un peu. Le bambin se révèle d'abord excellent en dessin, mais c'est essentiellement la mécanique qui le passionne. Il passe des heures assis devant le moulin de son grand-père maternel pour essayer d'en comprendre le fonctionnement. Au fil des années, Clément se prend de passion pour un autre domaine : les mathématiques. François doit se rendre à l'évidence, son fils ne lui succédera pas dans la menuiserie familiale. À 15 ans, il a décroché son bac et entame des études d'ingénieur à Toulouse. La seule chose qui le rapproche désormais de sa famille, c'est cet esprit créatif. Observer, inventer, expérimenter, voilà ce qui va rythmer la vie de Clément.

En 1867, il vient à Paris visiter l'Exposition universelle et s'arrête devant les vélocipèdes de Michaux. Ce serrurier parisien et son fils ont eu l'idée d'adapter des pédales au moyeu de la roue avant d'une draisienne. Leur invention permet d'avancer sans donner l'impulsion sur le sol avec