Janine TISSOT

Sur les ailes d'Icare...

FEDERATION DES ASTROLOGUES FRANCOPHONES
FDAF

Ce livret a été créé pour consacrer la 1000e DN du site FDAF de Janine Tissot. Je l'ai conçu comme un hommage, pour saluer le superbe travail qu'elle réalise depuis des années et auquel je contribue modestement en gérant le site qui lui est dédié.

« Tout ce qui n'est pas donné est perdu ».

Cette phrase de Janine résume bien toute sa générosité et son envie de partager cette passion qu'est l'Astrologie mais aussi et surtout sa passion pour l'Humain, cette espèce capable du meilleur comme du pire.

Depuis plus de 10 ans, elle déchiffre les âmes en parcourant les vies de personnalités célèbres ou pas, qui ont marqué leur époque, ouvert des voies, éclairé les esprits.

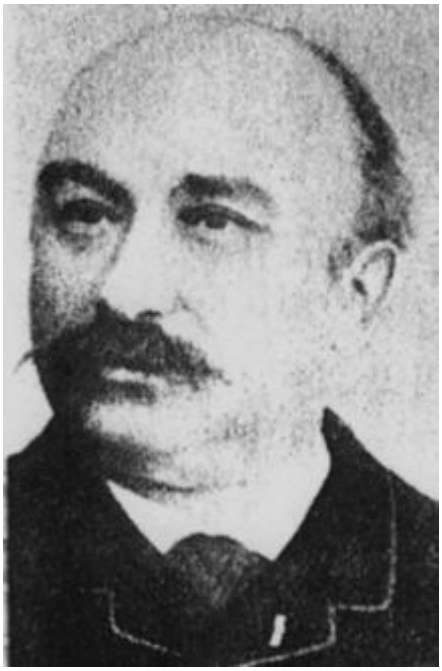
C'est un voyage au pays du ciel que je vous propose ici et si cet ouvrage n'est qu'un fragment de son travail, cette plume qu'elle a prise sur les ailes d'Icare lui sert pour nous emmener avec bienveillance et intelligence au fil du temps dans le labyrinthe des âmes.

Marc BRUN
Président de la FDAF

Avant Santos-Dumont et les frères Wright, il aurait été le premier à faire décoller un engin motorisé plus lourd que l'air en 1890. Il innove aussi dans le vélocipède, le rail sans fin et le téléphone.
On lui doit le mot « avion ».

Clément ADER

(Né Clément Agnès ADER)
Né le 2 avril 1841 à 23 heures, à Muret Haute-Garonne 31, selon acte n°62
Décédé le 3 mars 1925 à Toulouse 31 Haute-Garonne



Il ne sera pas menuisier comme son père, mais ingénieur, passionné par le vol des oiseaux

Chez les Ader, on est menuisier depuis plusieurs générations et Clément est destiné tout naturellement à prendre, dans la menuiserie familiale, la suite de son père. Mais ce dernier se résigne quand l'instituteur conseille, pour son fils unique, de suivre des études secondaires.

Ainsi, Clément part, à 12 ans, comme pensionnaire dans l'institution Assiot. Elève, « sérieux et doué en mathématiques et en dessin » selon ses professeurs, il obtient son baccalauréat à 15 ans.

Habitée par une imagination bouillonnante et une inventivité des plus ingénieuses, il a dans l'idée de voler.
A 14 ans, il fabrique, avec deux bâtons et un morceau de lustrine, une sorte d'enveloppe qu'il s'attache aux bras et aux jambes. Ainsi transformé en épouvantail, il gagne, la nuit venue, un terrain en pente. L'inventeur en herbe s'imagine que le vent l'emportera et lui fera quitter le sol… Hélas, si la rafale l'emporte bien, elle le roule aussi, mais ne le fait pas décoller et l'apprenti Icare se retrouve quelques mètres plus bas, tout meurtri.

Ader, d'un naturel optimiste, ne se décourage pas pour si peu et songe que pour voler, l'homme doit percer le secret des oiseaux.
Après le baccalauréat, il fait partie de la 1ère promotion d'ingénieur d'industrie de son établissement et en sort diplômé en 1861. Puis, il se met en quête d'une situation stable.

Tout en songeant à une machine volante,
il consacre son génie inventif au vélocipède, au rail et au téléphone

Venu à Paris pour l'Exposition Universelle de 1867, il découvre les vélocipèdes **Michaux** et imagine de remplacer le bandage en fer par du caoutchouc, bien avant les frères **Michelin** (1891).
En 1868, il se lance dans la fabrication de vélocipèdes et innove encore en utilisant un cadre tubulaire de section carrée, fait en tôle, ce qui procure une légèreté encore inconnue. Mais la guerre de 1870 stoppe cette entreprise.
Pendant ce conflit, il tente, en vain, de réaliser un cerf-volant capable d'emporter un homme.

Il construit, en 1874 un planeur de 9 m d'envergure, pesant 24 kg, et qui peut recevoir un moteur. Pour ses recherches et travaux, il reçoit l'aide généreuse et avisée du banquier Pereire.

Puis, alors qu'il travaille à la Compagnie des chemins de fer du Midi, il imagine en 1875 une machine à poser les rails qui est utilisée pendant des dizaines d'années.

Clément Ader songe toujours à voler et, en créatif enthousiaste, il construit, en 1873, un oiseau mécanique aux ailes articulées et couvertes de plumes d'oie au centre duquel il peut se glisser. Avec cet engin, il s'élève à 1,50m du sol.

Le téléphone lui apporte une prospérité bien utile pour réaliser « L'Eole »

Ader a besoin d'argent pour faire vivre sa famille et aussi pour construire un engin volant plus lourd que l'air.

Intéressé par cette invention naissante qu'est le téléphone, il commercialise le système de Graham Bell. Le téléphone de Clément Ader est l'un des premiers modèles à être installé chez les abonnés de la Société Générale des Téléphones. Le microphone à crayons de charbon est logé sous la planchette en sapin. Il est de fait, le premier téléphone français à équiper un réseau.

Téléphone Ader (1880)

Puis il invente le théâtrophone, réseau téléphonique relié à l'Opéra de Paris et qui permet d'écouter l'opéra en restant chez soi (1880).
L'affaire est prospère et lui permet en peu de temps de disposer d'une grande fortune et de nouer des contacts influents auprès du gouvernement, qui seront précieux pour placer son projet (*L'Eole*) auprès du ministère de la Guerre.

Poursuivant ses recherches et aidé de cinq ouvriers, Ader conçoit et réalise, dans l'odeur de sciure de pin et de colle forte, *L'Eole*. C'est une étrange machine faite de bois, recouverte de toile, dont les ailes évoquent celles d'une

chauve-souris. Le 19 avril 1890, il dépose le brevet n°20 5155, pour *un appareil ailé pour la navigation aérienne dénommé AVION*.
Déjà, ce précurseur décline ce mot en :

- « aviation » : science générale de la translation aérienne avec des ailes
- « aviateur » : qui voyage dans l'air sur des avions
- « avionnerie » : art de construire des avions.

Dans le plus grand secret, l'inventeur va l'essayer au château de Gretz-Armainvilliers. La grande pelouse est rasée de façon que la trace des roues de son « avion » puisse y dessiner un sillon bien net. Et le 9 octobre 1890, Ader s'élance avec *L'Eole*… Lorsqu'il s'arrête et que, descendu de sa machine, il revient sur ses pas, il constate qu'il n'y a pas de traces de roues sur 50 mètres. L'Eole a bien quitté le sol !

La réalité de ce premier vol effectué sans témoins officiels (hormis les employés d'Ader) a été contestée par certains, mais lorsqu'Ader meurt en 1925, le monde entier salue en lui un « pionnier de l'aviation ».

Parvenu à se faire financer ses travaux, par le ministre de la Guerre, il met au point, avec l'aide d'un ingénieur, des prototypes dont la voilure est inspirée de la chauve souris. Il comprend d'ores et déjà, qu'il ne faut pas reproduire le battement des ailes d'oiseau mais adopter le concept de voilure fixe

Entre 1890 et 1897, il construit 3 appareils : *L'Eole* (l'Avion) qu'il autofinance, le *Zéphyr* (Ader Avion II) et l'*Aquilon* (Ader Avion III) financés par des fonds publics. Ader les équipe de moteurs à vapeur légers qu'il propose ensuite pour la propulsion des dirigeables.

Puis il se lance dans la fabrication de moteurs à explosion.

Comme on le voit sur cette photo de l'Avion III, les hélices faites de 4 pales ont l'apparence de plumes. Cet avion est exposé à Paris au musée des Arts et Métiers.

Quittant l'aéronautique, il demeure passionné par la mécanique des transports

Comme le gouvernement tourne ses budgets vers le dirigeable du **colonel Renard**, Ader abandonne définitivement l'aéronautique pour se tourner vers la fabrication de ses propres automobiles qui remportent quelques prix sportifs.

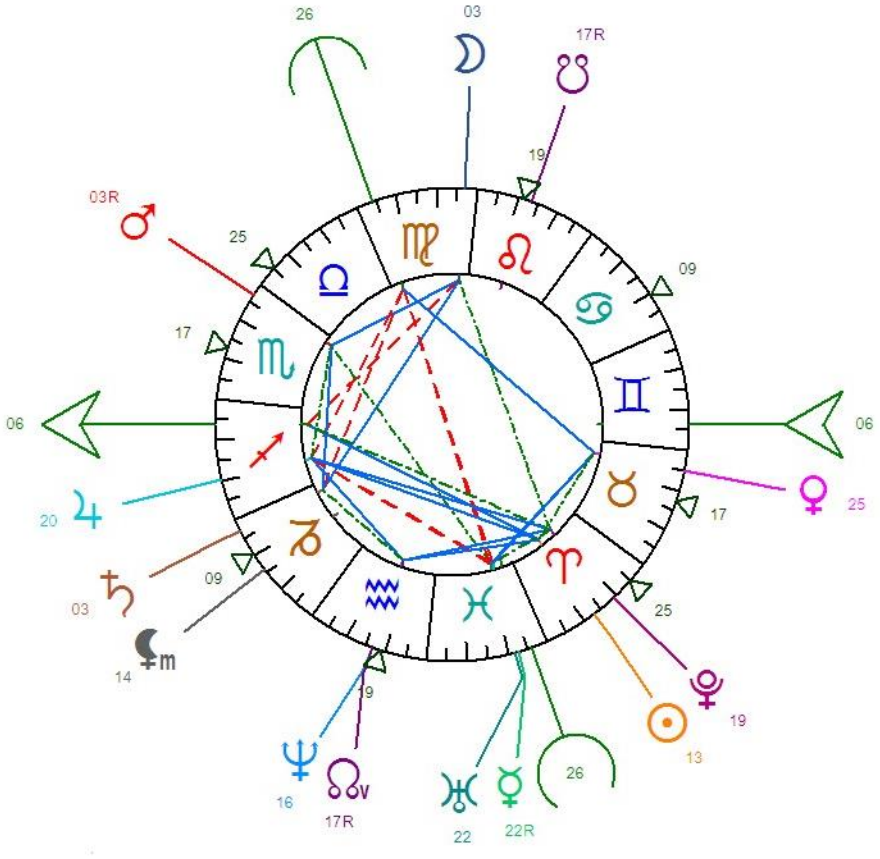
En 1901, il obtient le brevet d'une embarcation munie d'ailes rasant la surface de l'eau, précurseur des engins à effet de sol comme le « navion » et en 1904, il modifie son invention et obtient un engin à effet de sol et à portance augmentée. Il dénomme « canot à patins pneumatiques » ce « bateau glissant sur l'eau ».

Chez Ader les idées fourmillent en abondance et son génie inventif ne tarit guère. Ainsi, on trouve également dans ses carnets de notes des croquis de turbines et de réacteurs !

Il termine sa vie près de Toulouse dans ses vignes.

De temps en temps, Panhard et Levassor lui demandent de tester leurs derniers modèles. Il décède en 1925 après une reconnaissance nationale tardive.

Il demeure l'inventeur du mot « avion » venant de « avis » signifiant « oiseau » en latin.



Première Française pilote de chasse de l'Armée de l'Air française, elle devient commandante d'escadrille à partir de 2005. Mais en août 2007, un cancer foudroyant l'emporte vers d'autres cieux…

Caroline AIGLE

Née le 12 septembre 1974 à 00h10 à Montauban 82 Tarn-et-Garonne

Selon données de Didier Geslain

Décédée le 21 août 2007

http://www.lajauneetlarouge.com/article/le-dernier-envol-de-laigle-hommage-rendu-au-commandant-caroline-aigle-94

Une pionnière volante au firmament de l'Armée de l'Air

D'une famille originaire de Lorraine, elle naît à Montauban. Elle parcourt très jeune une partie de l'Afrique où son père est médecin militaire. A l'âge de 14 ans elle rejoint le lycée militaire de Saint-Cyr où elle étudie jusqu'en terminale.
Après une préparation aux grandes écoles, elle intègre l'Ecole Polytechnique dans la promotion X1994 dont elle sort major.
Son statut militaire l'amène à faire le service militaire obligatoire de 1994 à 1995 au 13e bataillon de chasseurs alpins.
Ayant choisi de servir dans l'Armée de l'air, elle débute sa formation de pilote de chasse en septembre 1997 et elle est brevetée le 28 mai 1999. Elle a alors 24 ans.

Après un stage à Cazaux et à Orange, elle est affectée à l'escadron de chasse de Dijon où elle pilote un Mirage 2000-5. Puis, elle devient commandante d'escadrille à partir de 2005.

Sa gentillesse et sa modestie naturelles n'ont d'égale que sa détermination inébranlable visant toujours l'excellence.
Née pour voler, cette jeune femme au patronyme prédestiné, a su parvenir la première à une réussite exemplaire dans un univers masculin. Les lourdes combinaisons de vol et le fracas des moteurs n'ont jamais eu raison de son aimable sourire.

Son goût pour les défis audacieux l'amène aussi à devenir championne de France, puis championne du monde militaire de triathlon. Elle est également une parachutiste confirmée.
Elle est l'épouse d'un pilote de chasse de la patrouille Breitling.

Un cancer foudroyant l'emporte le 21 août 2007. Sa maladie est découverte alors qu'elle est enceinte d'un 2e enfant qui naît par césarienne, quelques jours avant sa mort.

Elle avait 1 600 heures de vol sur Mirage 2000.

Montauban, sa ville natale honore sa mémoire par un giratoire à son nom, inauguré en octobre 2009. Un hélicoptère « Gazelle » orne ce rond-point.

La Poste sort en avril 2014, un timbre à son effigie, l'année où Caroline Aigle aurait eu 40 ans.

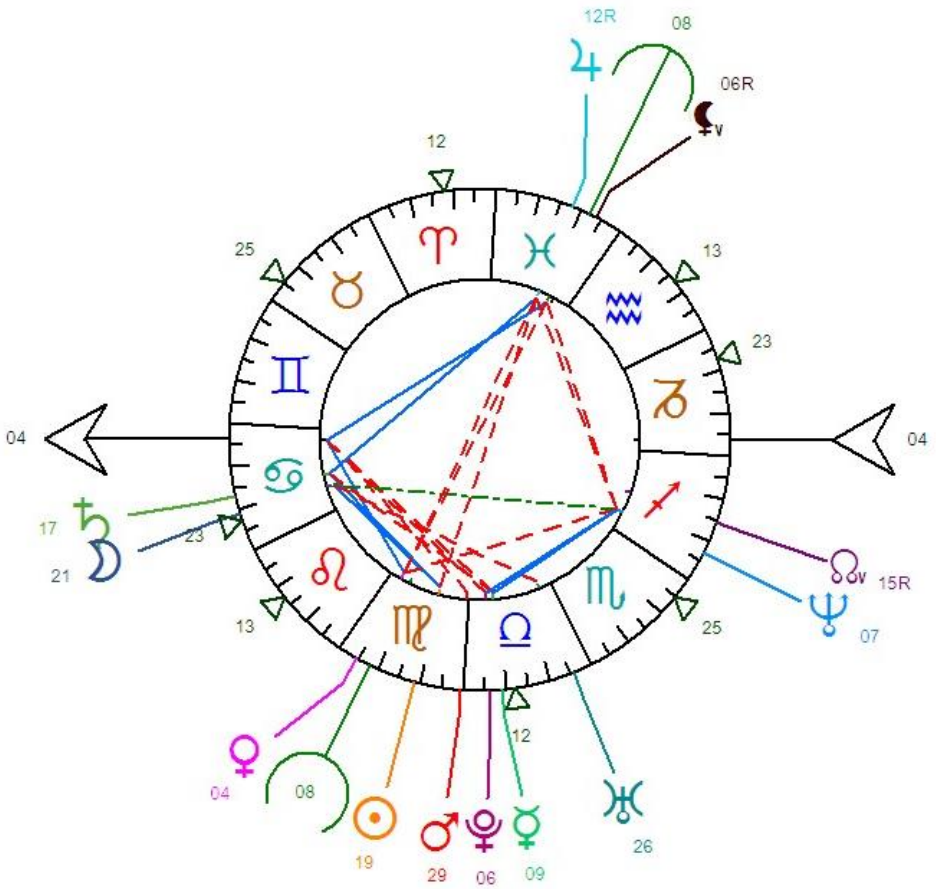
Son nom est inscrit désormais dans la prestigieuse escadrille des pionnières volantes telles que **Maryse Bastié, Adrienne Bolland, Elisabeth Boselli, Lise Bourdelin, Madeleine Charnaux, Edith Clark, Elisa Deroche, Marie Marvingt …**

Plaque de rue proche de la base aérienne de Dijon-Longvic

Merci à Jean-François Marcaud de m'avoir mis sur la piste de cette femme d'exception.

Sources documentaires :

http://archive.wikiwix.com/cache/?url=http://www.aet-association.org/aet/institution/historique/2007-08-31-CAROLINE%2520AIGLE.pdf&title=Biographie
http://fr.wikipedia.org/wiki/Caroline_Aigle


12R
08
06R
12
25
13
23
04
04
17
23
21
15R
07
13
25
12
04
08
19
29
06
09
26

Elle est la 1ère femme officier général en France.
Et la femme la plus décorée de France.
Quel palmarès pour cette résistante, médecin militaire et pilote d'hélicoptère !

Valérie Marie ANDRÉ

Née le 21 avril 1922 à 2h30 à Strasbourg 67 Bas-Rhin
Source : état-civil acte n°1248

Emballée par la vie militaire pour l'esprit de fraternité et de chevalerie

Cette femme menue et pesant 45 kg n'en impose pas par sa carrure mais pas ses multiples talents et un caractère bien trempé. Première femme pilote d'hélicoptère, elle compte 496 missions de guerre en Indochine et Algérie, et l'évacuation de 165 blessés.

Première femme officier général en France, elle reçoit ce titre le jour de son anniversaire en 1976. *C'est grisant !* se souvient cette femme la plus décorée de France.

Elle se dit *emballée* par la vie militaire où elle trouve *l'esprit de corps, de fraternité, d'aventure et de chevalerie*. Pour elle, c*e dévouement fait la noblesse de l'engagement véritable*.

Lors de sa fin de carrière en 1981, elle totalise 4 200 heures de vol y compris lors de ses campagnes d'Indochine et d'Algérie.

Je serai aviatrice !

Comme une idée fixe, c'est ce qu'affirme l'enfant Valérie André à ses parents qui se disent : *ça lui passera* !
Dans un temps où l'aviation populaire s'envole, dès 17 ans elle apprend à piloter sur un avion **Potez** dans l'aéro-club de Strasbourg.
Mais au printemps 1940, lors de l'invasion allemande, elle quitte son Alsace natale pour rejoindre Clermont-Ferrand où est transférée la faculté de médecine de l'université de Strasbourg.

Le diplôme de médecine en poche, elle décroche aussi son brevet de parachutiste en 1948, année où elle commence à devenir pilote et médecin militaire.
Autant dire qu'elle est un oiseau rare dans le monde militaire d'alors.

Face à la pénurie de médecins militaires, il est proposé aux étudiants de servir en Extrême-Orient. C'est ainsi que Valérie André rejoint avec enthousiasme l'Indochine pendant l'hiver 1948-1949 où elle est médecin militaire puis adjointe de neurochirurgie à l'Hôpital de Saïgon.
C'est la guerre d'Indochine où l'Armée française perdra 75.000 hommes entre 1946 et 1954.

Il n'y a rien de plus magnifique que d'aider quelqu'un en difficulté

Comme elle est parachutiste, sa hiérarchie l'amène à se former comme chirurgien de guerre pour servir dans une zone frontalière avec le Laos que l'on n'atteint que par parachutage. Là, au péril de sa vie, elle sauve les blessés en territoire hostile, ce qui lui vaut l'admiration de tous.

Considérant que l'hélicoptère est l'outil idéal pour le sauvetage des blessés depuis les postes les plus reculés, elle retourne en France pour obtenir à 30 ans la licence de pilote d'hélicoptère. Parmi ses moniteurs, il y a l'un des plus célèbre pilote de guerre le colonel Alexis Santini, pionnier de l'hélicoptère dans l'Armée et qui deviendra son mari en 1963.
A cette époque l'hélicoptère était vulnérable et complexe à piloter, se souvient-elle.

Nantie du 1er brevet civil de pilote d'hélicoptère, elle évacue les blessés en étant seule à bord avec deux brancards dans des bulles de chaque côté de l'appareil et sans liaison possible avec le pilote une fois l'appareil en vol. Dès lors commence une activité incessante, souvent dangereuse, elle affronte des conditions insoutenables pour arracher les blessés à la mort. Légionnaires et parachutistes lui donnent la réputation de *Saint-bernard*.

C'est une *« vie extraordinaire »* pour cette jeune femme qui rêvait d'être médecin et de piloter un avion.

Quand on est motivé, tout semble simple !

Cette femme qui a servi en Indochine de 1948 à 1954, puis en Algérie de 1959 à 1962, termine sa carrière militaire en décembre 1981 avec le grade de médecin général inspecteur du Service de Santé des armées avec les trois étoiles de général de division.

Valérie André qui a dû se faire une place dans le milieu masculin de l'Armée constate que l'émancipation des femmes a été très progressive.

Militante pour l'accès des femmes à toutes les fonctions militaires, elle fait partie en 1982 de la *Commission de la femme militaire* mise en place par Charles Hernu, ministre de la Défense.

Elle est la 3e femme à recevoir la Grand-croix de l'Ordre national de la Légion d'honneur après **Geneviève de Gaulle-Anthonioz** et **Germaine Tillion**.

Inauguration de la place Valérie André à Brétigny-sur-Orge. Source : Wikipedia

Quand on aime quelque chose, on s'accroche et on le fait bien !

En 1953, affectée au Centre de vol expérimental de Brétigny-sur-Orge chargé de fournir une assistance médicale aux équipages, elle obtient notamment la qualification pour le pilotage de l'avion d'entraînement **Morane-Saulnier**.

Outre sa participation à divers vols expérimentaux, elle contribue à la création du laboratoire de médecine aérospatiale.

Après sa campagne d'Algérie elle est d'abord chirurgienne sur la base aérienne de Villacoublay, puis conseillère auprès du Commandement du transport aérien militaire (COTAM) et à ce titre parcourt le monde pendant 5 ans.

Membre fondateur de l'Académie de l'Air et de l'Espace de Toulouse en 1983, c'est le président de la République **Jacques Chirac** qui lui remet en 1999 la Grand-croix de l'Ordre national du Mérite. Elle est la 1ère Française à recevoir cette décoration.

Sources documentaires et liens :

- *Les Français du Ciel,* dictionnaire historique Le Cherche Midi
- *Dictionnaire universel de l'aviation* Bernard Marck éditions Taillandier
- Wikipedia

Lien vers vidéos youtube :
https://www.youtube.com/watch?v=45KHvYlcWq4
https://www.youtube.com/watch?v=tQQVDO82mJ8
https://www.youtube.com/watch?v=YdiO5sGdTSE

Femme d'avant-garde au service de l'humain

Valérie André, incarne superbement les valeurs du Verseau qui l'influence et en font une femme pionnière qui ose faire ce qui ne s'est encore jamais fait, au service de l'humain et le plus souvent à l'étranger.

Tout son parcours de vie illustre cet esprit révolutionnaire qui trace en premier le chemin pour le bien du devenir humain et pour sa dignité, quels que soient les obstacles.

Tout naturellement, elle s'investit pour faire avancer la cause des femmes, peu présentes ni reconnues, au sein de l'armée.

Par l'influence conjointe du Taureau et du Bélier, la voilà bâtisseuse infatigable et pleine d'idées pour sauver la vie des soldats, dans un contexte guerrier qui stimule sa détermination.

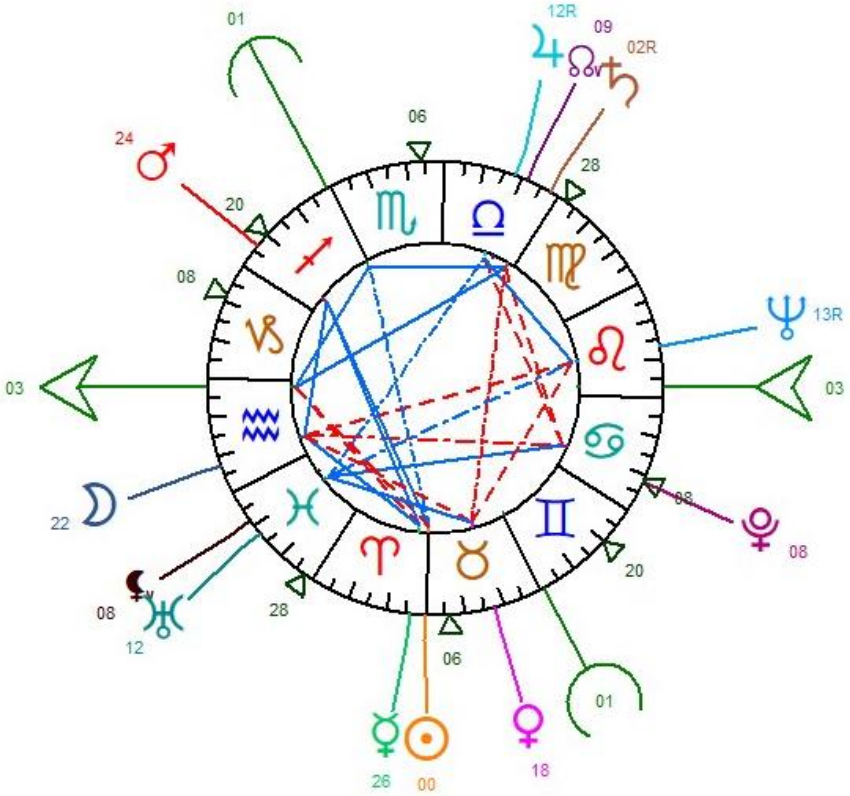
La médecine, le parachutisme puis le pilotage d'hélicoptère pour sauver les blessés dans des zones de combat à l'accès difficile illustrent son tempérament aussi solide et organisé, qu'intrépide et d'avant-garde.

La Balance et son art de l'équilibre l'amène à avoir le goût pour le pilotage aérien

Par l'influence secondaire des Poissons, cette humaniste-née est faite pour voler au secours de tous les soldats blessés tout en appréciant l'ambiance communautaire de chevalerie fraternelle qu'elle trouve dans l'armée.
En femme pionnière, énergique et déterminée, cette mission l'enthousiasme et elle y consacre toute son énergie.

Avec Valérie André quelle belle illustration des valeurs humanistes du Verseau
et de la puissance constructive du Taureau !

Merci à Jean de m'avoir mis sur la piste de cette femme d'exception.



Logiciel Auréas Astro PC Paris

Gagné par la fièvre de l'air, cet avocat, ardent mécène de l'aviation, fonde l'Aéro-club de France et de nombreux concours aéronautiques, avec Henry Deutsch de la Meurthe

Ernest ARCHDEACON

né le 28 mars 1863 à 13 h 15 (une heure un quart de relevée) à Paris 9e, selon acte n°636
décédé le 3 janvier 1950 à 2 h 40 à Versailles Yvelines 78, selon acte n°5

De l'étude du droit, à la passion pour l'automobile et le tricycle

Son nom se prononce « archdec ».

Issu d'une riche famille irlandaise, il étudie le droit, décroche un doctorat. Destiné à être avocat, il s'oriente plutôt vers l'étude des sciences modernes. Très vite, il se passionne pour l'automobile naissante et les canots à moteur. En fait, tout ce qui est nouveau dans la voie du progrès technique l'intéresse vivement. Sa rencontre avec **Léon Serpollet** est décisive. Dès lors, Ernest entreprend de financer les premiers essais de ce mécanicien inventeur passionné par la vapeur.

En 1884, il fait sa première ascension en ballon.

En 1890, il participe à l'aventureux et dangereux voyage Paris-Lyon avec le fameux tricycle à vapeur de Serpollet. Ce périple audacieux de 475 km est bouclé en 14 jours.

Serpollet et Archdeacon

Passionné par l'aérostation puis l'aviation, il contribue à créer l'Aéro-club de France

Quelques années plus tard, convaincu de la supériorité du moteur à pétrole, Archdeacon, se tourne alors vers une passion plus dévorante encore, l'aérostation puis l'aviation qui va l'accaparer comme mécène et organisateur de compétitions.

Ainsi, le 20 octobre 1898, il fonde l'Aéro-club de France avec le magnat du pétrole **Henry Deutsch de la Meurthe.** Toute sa vie Ernest s'active pour l'Aéro-club, qui est l'autorité chargée de l'organisation officielle du sport aérien en France. Parmi les autres membres fondateurs, il y a notamment **Gustave Eiffel**. Au sein de ce club, Archdeacon crée, en 1903, *une sous-commission des expériences d'aviation* et fonde de nombreux concours qui portent son nom et qu'il finance.

Le grand prix de l'aviation qu'il fonde avec Deutsch devient célèbre en aéronautique

A Merlimont, près de Berck, il fait construire un aéroplane inspiré de celui des **frères Wright**. Il est fait de deux plans parallèles en bois de frêne, tendus de soie française et haubanés avec des cordes de piano.

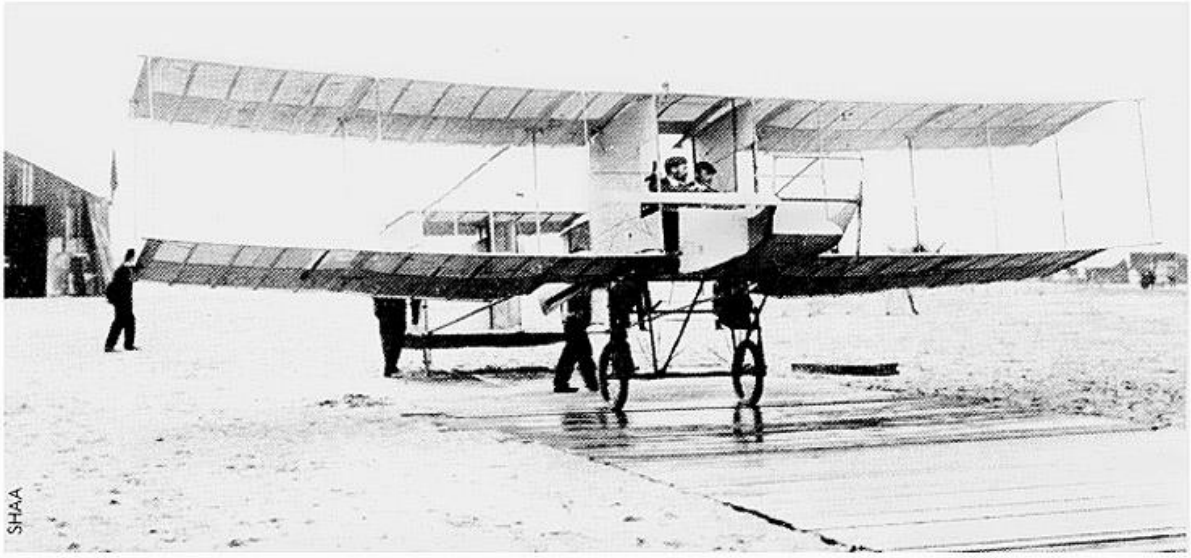
En octobre 1904, avec **Henry Deutsch**, il crée le grand prix de l'aviation qu'ils dotent au total de 50 000 francs. Il récompense le *premier kilomètre en circuit fermé réalisé par un plus lourd que l'air*. Ce montant est considérable pour l'époque puisqu'il représente environ 20 fois le gain annuel d'un ouvrier professionnel de l'automobile à Paris.

Coupe Deutsch-Archdeacon, œuvre de Barbédienne

C'est **Henry Farman** qui le remporte en 1908. Le 29 mai de la même année Ernest Archdeacon participe à un évènement étonnant : pour la première fois , à Gand, un aéroplane enlève deux personnes. Il s'agit du pilote Farman et de son passager Archdeacon.

Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Archdeacon avec Henri Farman 30 05 1908 à Gand



Farman et son passager Archdeacon, Issy-les-Moulineaux 1908.

Mécène, mais aussi inventeur futuriste (planeur, hydravion…)

Il ne se contente pas de stimuler l'aviation par son mécénat, il œuvre aussi personnellement à la mise au point de machines volantes. En effet, son premier planeur est essayé en 1905 par Gabriel Voisin à Issy-les-Moulineaux. En juin et juillet 1905, un autre de ses appareils, tiré par un canot, fait sensation sur la Seine, créant ainsi l'ancêtre de l'hydravion.

Il est aussi l'inventeur d'une motocyclette à hélice, expérimentée le 11 septembre 1906 à Achères. Ce jour-là, l'aéromotocyclette atteint les 80 km/h !

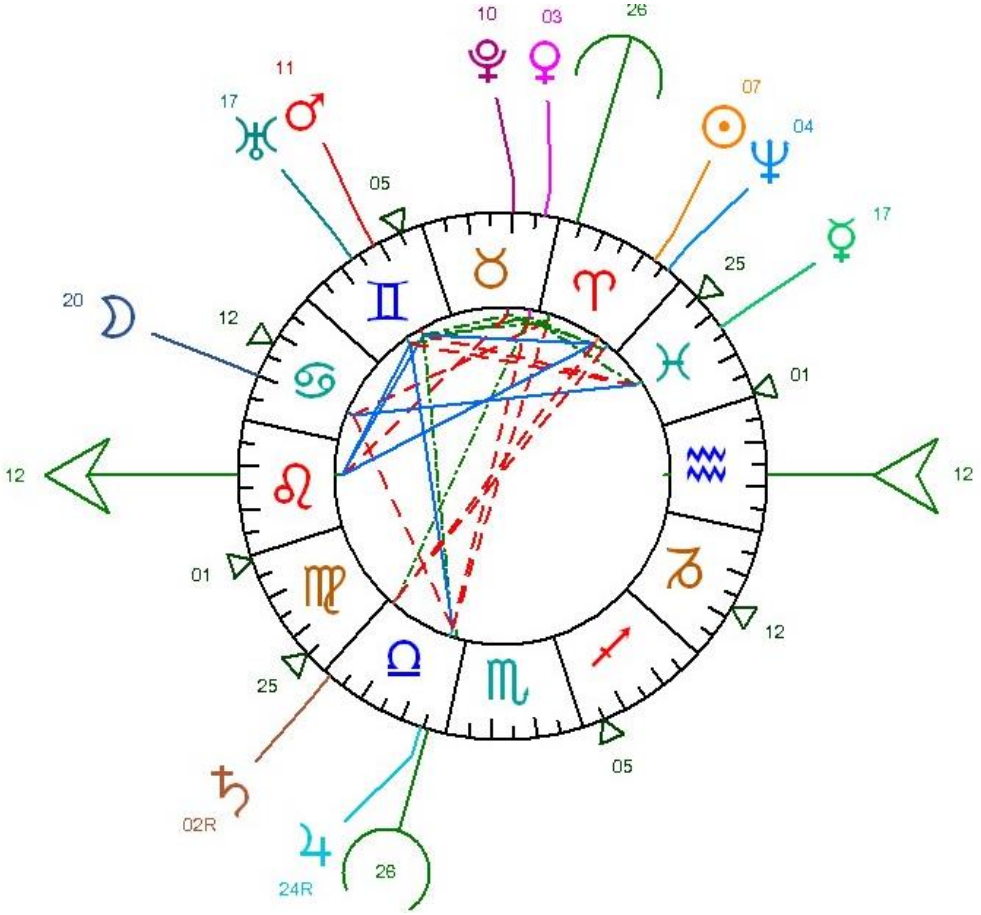
L'aéromotyclette de Archdeacon

En pionnier éclectique, Archdeacon s'emploie aussi à promouvoir l'esperanto, langue internationale.

Ernest Archdeacon décède en 1950 et est inhumé au cimetière du **Père Lachaise**.

En astrologie, d'où vient le goût de voler ? Pour en savoir plus :
http://www.janinetissot.com/travaux/aviateurs.html

Ernest Archdeacon



Il réalise, avec François Pilâtre de Rozier, le 1er vol humain du monde… le 21 novembre 1783

François Laurent marquis d'ARLANDES

Né le 25 septembre 1742 à Anneyron 26 Drôme
(heure absente sur acte de baptême)
Selon acte de baptême AD26 en ligne 5Mi 132/R10 vue 129/144
Décédé le 1er mai 1809 à Anneyron 26 Drôme

21 novembre 1783, vol historique dans l'histoire humaine, 10 kilomètres franchis à 1 000m d'altitude !

Le marquis d'Arlandes est, avec François Pilâtre de Rozier, le premier homme volant de l'aéronautique mondiale pour avoir réussi à voler en montgolfière entre le parc du château de la Muette et la Butte aux Cailles, le 21 novembre 1783.

Ce jour-là, le temps est couvert et le vent souffle en rafales. Après un premier essai où le ballon se déchire sur un mât, la montgolfière promptement réparée, décolle à 14 heures. A bord, tout se passe bien et le ballon de 2 200 m^3, fort bien piloté par les deux aéronautes, atteint l'altitude de mille mètres.

Après 25 minutes de ce vol historique, Pilâtre et le marquis atterrissent sur la Butte aux Cailles, entre deux moulins (actuel 13e arr.). Le survol de Paris s'est fait sur la rive gauche encore très peu habitée.

L'incroyable s'est enfin produit, l'humain a réussi à s'envoler tel un oiseau !

Les deux hommes volants deviennent les héros du jour. Leurs noms sont repris dans toutes les gazettes et leurs portraits reproduits sur les éventails, médaillons, boîtes diverses et innombrables gravures…

En 1783, l'idée de voler en ballon est… dans l'air du temps !

Jusqu'à cet exploit, les premiers passagers des aérostats de Montgolfier ont été des animaux de basse-cour.

Joseph et Etienne de Montgolfier, fabricants de papier à Annonay confectionnent de petits ballons de papier qui, gonflés d'air chaud s'élevaient dans le ciel. Quand ils décident d'expérimenter un aérostat, ils renforcent le papier et doublent la toile. Un brûlot de paille et de laine placé sous l'ouverture maintient la chaleur intérieure du ballon. Une grande expérience publique a lieu à Annonay le 4 juin 1783. La « montgolfière » tient l'air pendant plus de dix minutes et s'élève à 500 mètres.

Le 19 septembre 1783, une 2e expérience a lieu à Versailles devant Louis XVI : le ballon emporte les trois premiers voyageurs de l'espace : un canard, un coq et un mouton !

Le 19 octobre 1783, Pilâtre et d'Arlandes, pour s'entraîner, réalisent une ascension en ballon captif

Après une carrière militaire, le marquis d'Arlandes, étudie les sciences et rêve de voler…

François Laurent vient au monde dans le Dauphiné à Anneyron, dans le château familial de Saleton. Sur l'acte de baptême, son père François est noté « Seigneur de Saleton ». Aîné de huit enfants, il s'engage tôt dans les armées du roi où il se distingue au point de parvenir au grade de major d'infanterie dans le régiment de Bourbonnais.

Décoré de l'ordre royal militaire de chevalier de Saint-Louis et bénéficiaire d'une modeste pension, il se retire en 1780 en son château de Saleton. Là il s'adonne à sa passion pour la physique et l'astronomie et publie divers travaux dans des revues scientifiques de l'époque.

Il est tant préoccupé par l'idée de voler qu'il ajoute une tour en pierre à sa demeure pour expérimenter un parachute rudimentaire qu'il essaie plusieurs fois. Ensuite, en 1782, il renouvellera son expérience de parachutisme, devant une foule stupéfaite, en sautant du haut des carrières de Montmartre à Paris.

Pour cet érudit ingénieux, inventif et imaginatif, il faut monter à Paris afin de fréquenter les salons à la mode permettant un bon réseau de relations tandis que les milieux scientifiques parisiens lui permettront d'entrer en contact avec l'Académie Royale des Sciences.
Il noue des liens précieux notamment avec le duc d'Orléans qui lui apporte un appui efficace lors de sa première tentative d'ascension en 1782.

Fin stratège, il parvient à obtenir l'accord du roi pour un vol humain…

Pilâtre de Rozier et le marquis d'Arlandes font partie des visiteurs les plus assidus pour assister à la construction par Montgolfier et Réveillon d'un nouvel aérostat, aux frais du roi, dans une manufacture parisienne. Les deux futurs aéronautes sont prêts à tenter l'aventure d'un vol libre en ballon, mais Louis XVI, opposé à un vol humain, refuse.
Le roturier Pilâtre, malgré ses hautes relations ne peut guère infléchir le monarque. Le marquis d'Arlandes tente de convaincre à nouveau le roi qui le reçoit assez mal.
Mais, il en faut davantage pour décourager cet habile diplomate et fin calculateur, rêvant de voler. Par son ascendance, le marquis a ses entrées à la Cour du Dauphin, fils aîné du couple royal, et parvient à convaincre la duchesse de Polignac, toute puissante gouvernante des enfants de France, et grande amie de la reine.

Influencée par l'insistance de la duchesse et l'intérêt de la reine Marie-Antoinette, Louis XVI autorise finalement le marquis à entreprendre le premier vol libre humain de l'Histoire.

Un mois plus tard, le ballon est enfin prêt et amené près de la résidence du Dauphin, dans les jardins du château de la Muette. Déjà bien rôdé à la délicate manœuvre d'une montgolfière, Pilâtre de Rozier est naturellement choisi pour faire équipe avec le marquis.

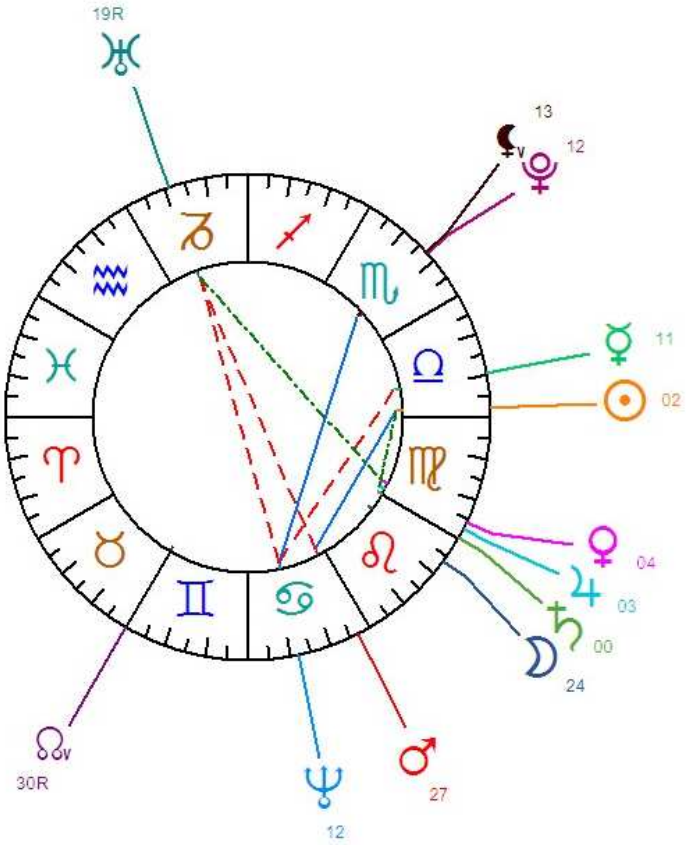
Qualifié à la fois d'intrépide et de modeste, le marquis connaît une fin de vie solitaire et misérable

Le 11 juillet 1784, la foule rassemblée au Jardin du Luxembourg attend, pour midi, l'envol d'un ballon extraordinaire. Monté et piloté par quatre personnes dont le marquis d'Arlandes et l'abbé Miolan, il est destiné à de savantes expériences dans l'atmosphère.
Mais à 17 heures, l'aérostat n'est toujours pas gonflé et la foule excédée se précipite sur la machine qu'elle pille et incendie. Les occupants doivent prendre la fuite et l'abbé Miolan est même obligé de se déguiser pour échapper à la populace déchaînée.
Echaudé par cet épisode peu glorieux, le marquis d'Arlandes renonce dès lors à l'aéronautique. Et quand arrive l'époque de la Terreur, il se réfugie dans sa gentilhommière dauphinoise pour échapper au couperet de la guillotine.

Le marquis volant se fait oublier et vit le reste de son temps dans son château hypothéqué. Privé de sa pension par le gouvernement révolutionnaire, ce célibataire sans descendance meurt d'une longue maladie, dans la misère, l'isolement et l'oubli de tous.

Un monument érigé sur l'aérodrome de Saint-Rambert-D'albon (Drôme) honore sa mémoire.

Un hommage particulier mérite d'être rendu à d'Arlandes et Pilâtre de Rozier, ces audacieux fous volants qui ont écrit la première page de l'histoire du vol humain !



Une des plus célèbres aviatrices de l'après-guerre, elle est la première femme brevetée pilote d'essais.

Jacqueline AURIOL

Née Jacqueline Marie-Thérèse Suzanne DOUET
Le 5 novembre 1917 à 20h à Challans Vendée 85
Selon acte n° 50 réf. NA/1917/50 aimablement communiqué par la mairie de Challans

Décédée le 11 février 2000 à Paris 4e

Cela ne manque pas d'intérêt…

C'est ce déclare sobrement Jacqueline Auriol après son baptême de l'air et sa première leçon de pilotage offerte par son mari Paul Auriol fils de **Vincent Auriol** qui deviendra président de la République en 1947.
Comme un clin d'œil du destin, son beau-père est alors maire de Muret, sous-préfecture de Haute-Garonne et ville natale de **Clément Ader**, pionnier de l'aviation.

Fille d'un constructeur naval, après des études à Nantes puis à Paris, elle s'intéresse aux Beaux-arts et se forme à l'Ecole du Louvre.

A 20 ans, elle épouse Paul Auriol en février 1938.

En 1947, quand son beau-père accède à la présidence, elle se trouve entraînée dans une vie mondaine qui l'inspire puisqu'elle participe au réaménagement de l'Elysée avec **Michelle Auriol** sa belle-mère. Elle ne songe guère à

l'aviation jusqu'à la suggestion du colonel aviateur Pierre Pouyade, ancien du groupe de chasse Normandie-Niemen *: Pourquoi n'apprenez-vous pas à voler ?*
Encouragée par son mari, Jacqueline se lance dans un apprentissage qui va transformer sa vie en un prestigieux destin.

A 31 ans, elle s'envole vers une prestigieuse carrière aéronautique

Titulaire du brevet de tourisme en 1948, elle passe aussitôt celui de pilote militaire qui exige la pratique de la voltige. Son habileté dans les acrobaties aériennes suscite l'admiration de son instructeur pourtant réputé sans concession.
En 1949, seule femme à faire de la voltige, elle se fait connaître en participant à des exhibitions.

Mais le 11 juillet 1949, c'est l'accident terrible en tant que copilote à bord d'un hydravion qui rate son amerrissage sur la Seine. Cette femme jolie et élégante est défigurée. Elle pourra retrouver une nouvelle beauté grâce à une vingtaine d'interventions chirurgicales notamment aux Etats-Unis. Malgré cette douloureuse épreuve, son enthousiasme pour l'aviation reste intact.

Au centre d'essais de Brétigny, elle a piloté plus de cinquante appareils différents.

Déjà titulaire depuis 1950 du brevet militaire et du transport public, elle décroche son brevet de pilote d'hélicoptère à Buffalo (USA)en 1951. Admise peu après au Centre d'essais en vol de Brétigny elle ne tarde pas à découvrir l'avion à réaction.

Dès lors, elle enchaîne une série de record mondial féminin de vitesse entre 1951 et 1963, en alternance avec l'Américaine Jacqueline Cochran, avec finalement 2030km/h sur 100 km en circuit fermé le 14 juin 1963 sur Mirage III-R.
Titulaire de prestigieuses récompenses aéronautiques pendant les années 1950, elle a été lauréate en 1951 du Prix **Henri-Deutsch de la Meurthe** récompensant un fait sportif pouvant entraîner *un progrès matériel, scientifique ou moral pour l'humanité*.

En tant que pilote d'essai, elle est la première à voler sur Concorde. Sur cet avion, seules deux femmes seront pilotes de ligne : la Britannique Barbara Harmer et la Française **Béatrice Vialle.**

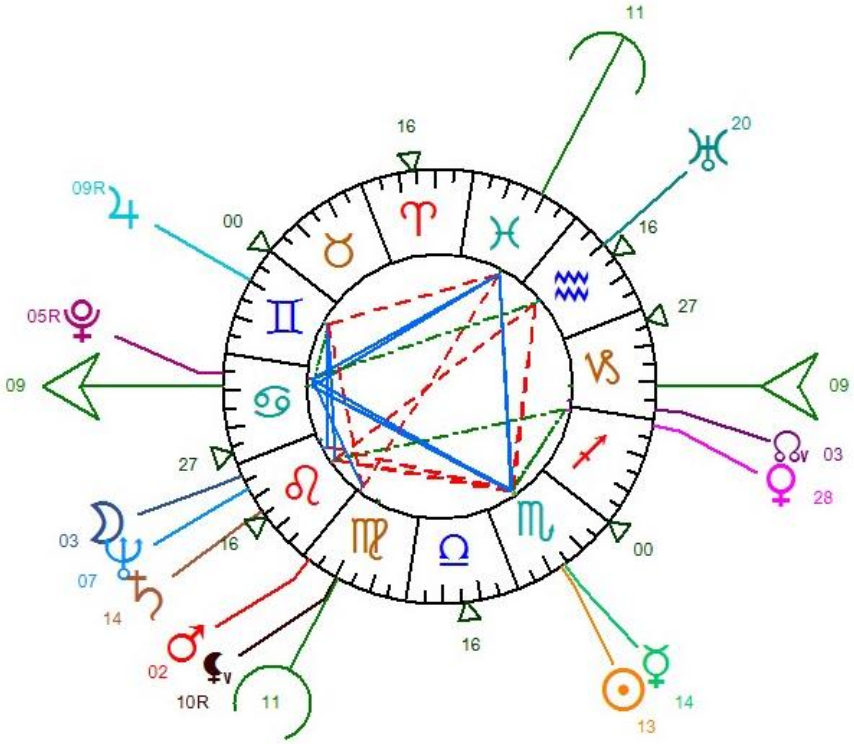
Etre la première sur le podium

Etre une des premières à nager dans l'air du ciel voilà qui plaît à son caractère.

Un mélange de fierté et de sobre élégance se dégage de cette femme qui a besoin d'être la première sur le podium pour recueillir les bravos du public. Ceci l'a conduite à faire de l'exhibition aéronautique et à enchaîner les records de vitesse.

Douée d'une puissante énergie et d'une volonté inébranlable, elle est faite pour rayonner et montrer sa supériorité assise sur une véritable compétence.

Son sens critique et la formidable intuition propres au Scorpion ont dû lui être précieux dans son rôle de pilote d'essais.
Découvrir les mystères d'une mécanique nouvelle, aiguise sa curiosité, sachant qu'elle peut s'appuyer sur sa clairvoyance et sa débrouillardise naturelles.



Il est le pilote d'essai qui a permis d'homologuer les avions Bréguet-Michelin de mai 1915 à septembre 1917.

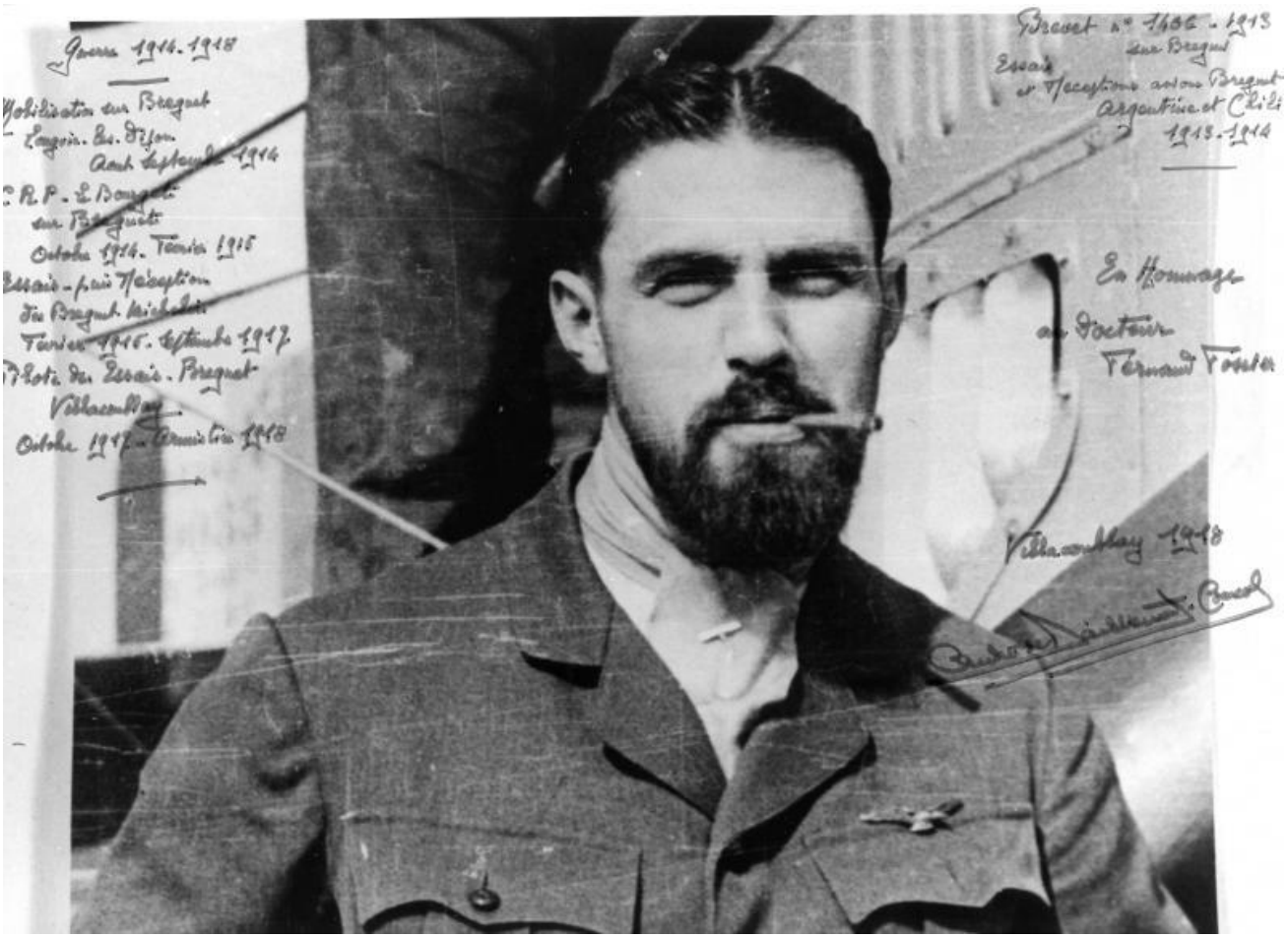
André de BAILLIENCOURT

(Né André Henri Marie Joachim de Bailliencourt dit Courcol)

Né le 26 juillet 1892 à 19 heures à Douai Nord 59

Selon acte n°470 AD59 en ligne

Décédé le 12 mai 1978 au Puy-en-Velay 43 Haute-Loire



http://pages14-18.mesdiscussions.net/pages1418/aviation-1914-1918/pilotes-evoquent-guerre-sujet_2232_1.htm

Il est le premier à atterrir sur la piste en dur de l'aérodrome d'Aulnat construite pour Michelin par les soins de l'ingénieur Fraisot.

Adolescent, il observe les premiers essais de Louis Breguet avec ses gyroplanes dans les champs de betteraves de Douai.

Par la suite, il assiste à un grand concours militaire à Reims et contracte alors le virus d'Icare. Après un baptême de l'air en mai 1912, il entre l'année suivante comme aide-mécanicien chez **Breguet**. Puis il obtient de son employeur d'aller à l'école de pilotage de Breguet à Villacoublay, ce qui lui permet d'obtenir son brevet de pilote le 4 juillet 1913.

Pilote d'essais pour Breguet, il est détaché chez Michelin

En juillet 1913, Breguet l'envoie au Chili et en Argentine pour réceptionner, remonter, mettre au point et essayer les avions vendus à l'aviation militaire de ces pays.

Il bat des records d'altitude sur avion biplace et triplace avec 1710 mètres.

Mobilisé en 1914, il est incorporé dans l'aviation militaire et obtient son brevet militaire. En février 1915, il est détaché aux usines Bréguet pour mettre au point les bombardiers.

Envoyé en mission aux usines Michelin à Clermont-Ferrand, il devient le pilote d'essais de la firme qui fabrique en série les avions Bréguet-Michelin.
Ses multiples essais (500 appareils en 800 heures de vol) permettent d'homologuer ces aéroplanes.

Quand la 4e version du Breguet-Michelin part bombarder les arrières des lignes allemandes, il est surnommé **« l'avion de la victoire »** !

Une passion de l'aéronautique chevillée au corps

Après la guerre, André de Bailliencourt quitte l'aviation militaire en 1919, mais reste fidèle à sa passion de l'aéronautique. Il se fait organisateur de meetings aériens au Puy-en-Velay en 1924.

En 1931, ce pionnier, à l'âme de leader épris de perfection, dirige en 1931, les débuts d'un groupe de vol à voile.
Puis de 1932 à 1938, il reprend ses vols à Aulnat (Puy-de-Dôme) et à Loudes (Haute-Loire).

En 1939, il est mobilisé dans la DCA pour la protection contre les attaques aériennes.

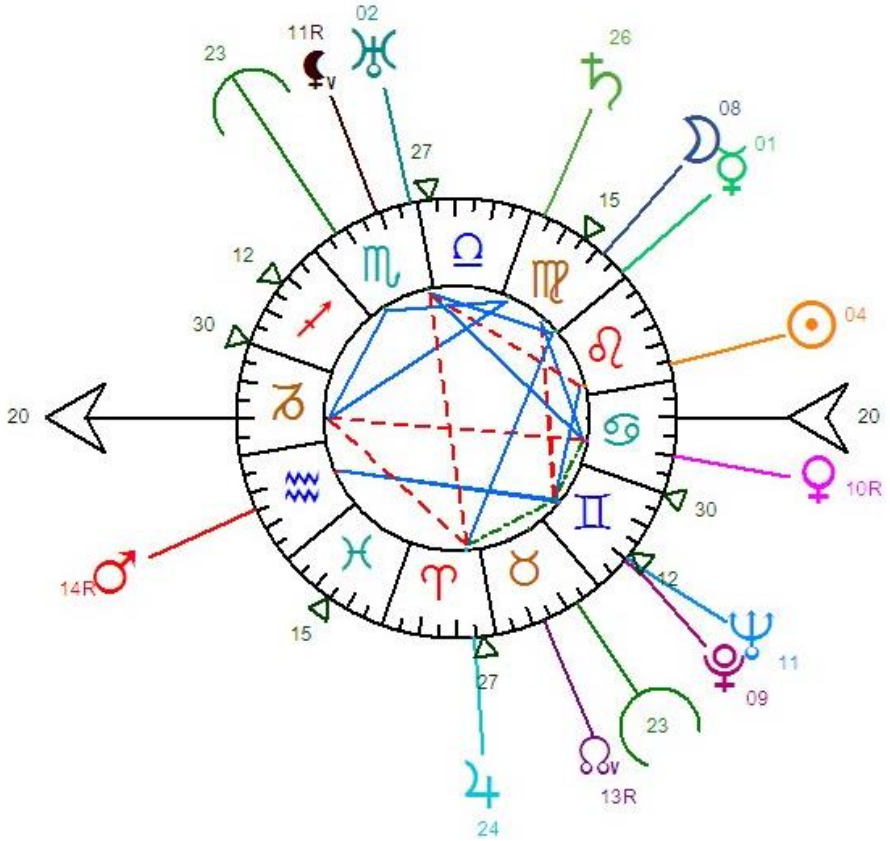
En 1942, il est nommé vice-président de l'Aéro-Club du Puy-en-Velay et en 1966, il participe avec l'ingénieur **Fraisot** à la cérémonie du cinquantenaire de l'aérodrome d'Aulnat.

Sources documentaires :

- Michelin, son histoire, ses champions, ses héros du quotidien – hors série « La Montagne » octobre 2007 disponible au Musée « L'Aventure Michelin » http://www.laventuremichelin.com/

- http://forum.pegase.tv/viewtopic.php?t=4289

- Qui était qui ? – Mémorial de l'aéronautique tome 2 de Marcel Catillon


11R
02
23
26
08
01
27
15
12
30
04
20
20
10R
30
14R
12
11
09
15
27
23
13R
24

Elle est la première aviatrice française à décrocher un prestigieux palmarès

Maryse Bastié

née Marie-Louise BOMBEC

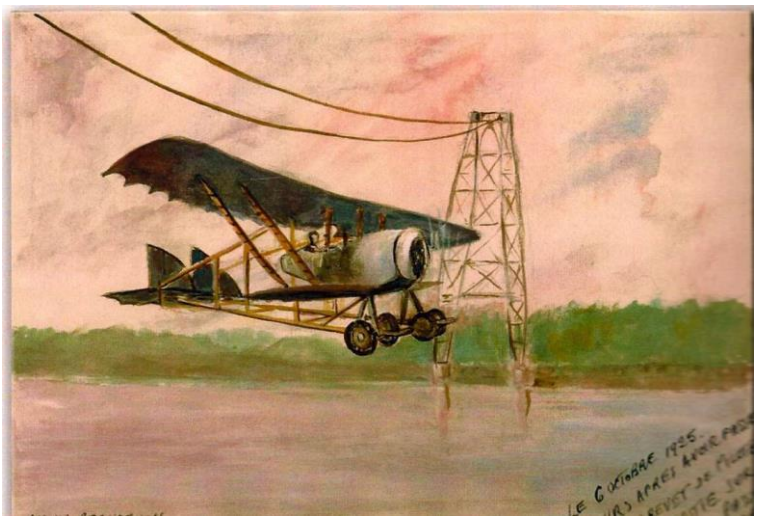
Née le 27 février 1898 à 19 heures à Limoges 87 Haute-Vienne, selon acte n°318
Décédée le 6 juillet 1952 à St Priest 69 Rhône, à 19h30 selon acte n°39

D'une enfance modeste… à un mariage précoce… puis c'est la découverte de l'aviation

Elle n'a que 10 ans quand son père décède en 1908, et la famille aux revenus très modestes doit déménager. Marie-Louise, dès 14 ans, devient piqueuse sur cuir dans une usine de chaussures à Limoges. En 1914, l'usine ferme et elle devient alors couturière dans une fabrique de blouses militaires. Elle a tout juste 17 ans quand elle se marie, contre l'avis de sa famille, avec Jean-Baptiste Gourinchas, artiste peintre. Son fils Germain naît la même année, en 1915 mais décèdera à 20 ans de la fièvre typhoïde.

En 1917, un ami aviateur, lui offre son baptême de l'air à Limoges et lui présente un de ses amis pilote, Louis Bastié. Divorcée en décembre 1920, elle se remarie le 22 mai 1922 à Limoges avec Louis Bastié, lieutenant aviateur, alors démobilisé. Il est nommé en 1925, moniteur d'aviation à Bordeaux. Marie-Louise se passionne pour l'aviation et veut apprendre à piloter.

Sitôt brevetée pilote, elle choisit l'exploit pour se faire connaître… et se fait appeler « Maryse »



Comme Louis ne peut lui donner des leçons sur un appareil militaire, c'est Guy Bart, un moniteur civil qui s'en charge. En octobre 1925, elle obtient son brevet de pilote 1er degré, n°221.
Pour attirer l'attention d'un employeur éventuel et montrer ses aptitudes, elle choisit l'exploit : passer sous le pont transbordeur de Bordeaux.

Pastel de Didier Beaudenon – passage sous le pont transbordeur à Bordeaux (piles reliées par deux câbles incurvés)

Le 15 octobre 1926, Louis Bastié meurt dans un accident d'avion.

L'aventure aéronautique de Marie-Louise Bastié aurait pu s'arrêter là. Mais, elle a le virus de l'aviation et dans cette période de galère, elle choisit sa devise : « Savoir vouloir »

Puis arrivent les nombreux records de distance et de durée et… la notoriété

Maryse Bastié baptise « Trottinette »

En 1928, engagée comme monitrice de pilotage, elle peut enfin vivre de sa passion mais l'école ferme au bout de 6 mois. Elle achète un avion mais se trouve sans le sou pour le faire voler, c'est le pilote Drouhin qui va l'aider. Avec lui, elle bat le record de distance pour avions biplaces en Poméranie le 13 juillet 1928.

Avion le Klemm acheté en Allemagne le 1er avril 1930 et que

Dès lors commence la série des records notamment :

- le 29 avril 1929, le record de France féminin de durée sur avions légers à Orly sur Caudron
- les 28 et 29 juillet 1929, le record de durée toutes catégories, seule à bord en 26h48 sur Caudron
- du 2 au 4 septembre 1930, record international de durée toutes catégories, en 37h55. A cette occasion, elle raconte sa méthode pour combattre le sommeil *« Je n'allais pas flancher si près du but, que diable !... Je serre les dents et je prends le vaporisateur que, par précaution, j'avais emporté, je m'envoie dans les prunelles un jet d'eau de Cologne… Je vous recommande le moyen… il est infaillible : un fer rouge. »*

A partir de cet exploit, la firme **Salmson** lui fournit une voiture tous les deux ans jusqu'à sa mort !

A partir des années 30, Maryse fait de nombreux voyages internationaux pour présenter des avions, elle participe également à de multiples meetings en France.

Dès 1934, elle devient militante féministe avec Adrienne Bolland et Hélène Boucher, autres aviatrices célèbres, pour obtenir le vote des Françaises.

Le 30 décembre 1936, elle réalise la traversée de l'Atlantique Sud de Dakar à Natal, soit 3 000 km, seule et sans radio, à bord d'un Caudron-Simoun, en 12h05. A l'arrivée, à Natale, elle a un succès considérable. Elle baptise son avion « Jean Mermoz » en hommage à cet aviateur disparu, sur la même ligne, quelques semaines auparavant, le 7 décembre 1936.

Avec la Croix-Rouge, elle se dévoue auprès des prisonniers français pendant la Seconde Guerre mondiale

En mai 1940, elle se dévoue auprès de la Croix-Rouge et notamment auprès des prisonniers français regroupés au camp de Drancy. Lors du départ d'un train vers l'Allemagne, elle est bousculée par une sentinelle allemande et se fracture le coude droit. Elle en garde une invalidité et ne pilote plus. Mais son activité à la Croix-Rouge lui sert de couvert pour recueillir des renseignements sur l'occupant.

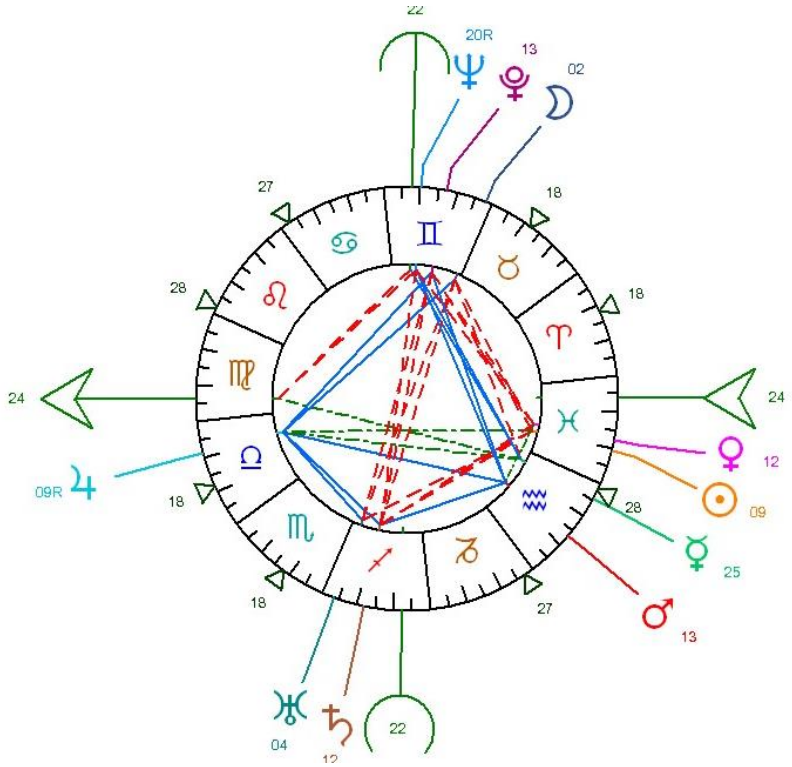
En 1951, elle entre au service de relations publiques du Centre d'Essais en vol. C'est à l'occasion d'une de ses missions, le 6 juillet 1952, qu'elle meurt dans l'accident d'un Noratlas, après un meeting aérien à L'aéroport de Bron près de Lyon.

Son nom est donné à de nombreux établissements scolaires et un timbre-poste l'honore.

Maryse Bastié est capitaine de l'armée de l'Air avec 3.000 heures de vol. Commandeur de la Légion d'honneur à titre militaire, elle lègue à la postérité l'admirable leçon d'une victoire constante de la volonté sur la fragilité.

Source *: livre « Maryse Bastié, de Limoges-Feytiat à Lyon-Bron du Conservatoire Aéronautique du Limousin prêté aimablement par Fernande Bonnemain*

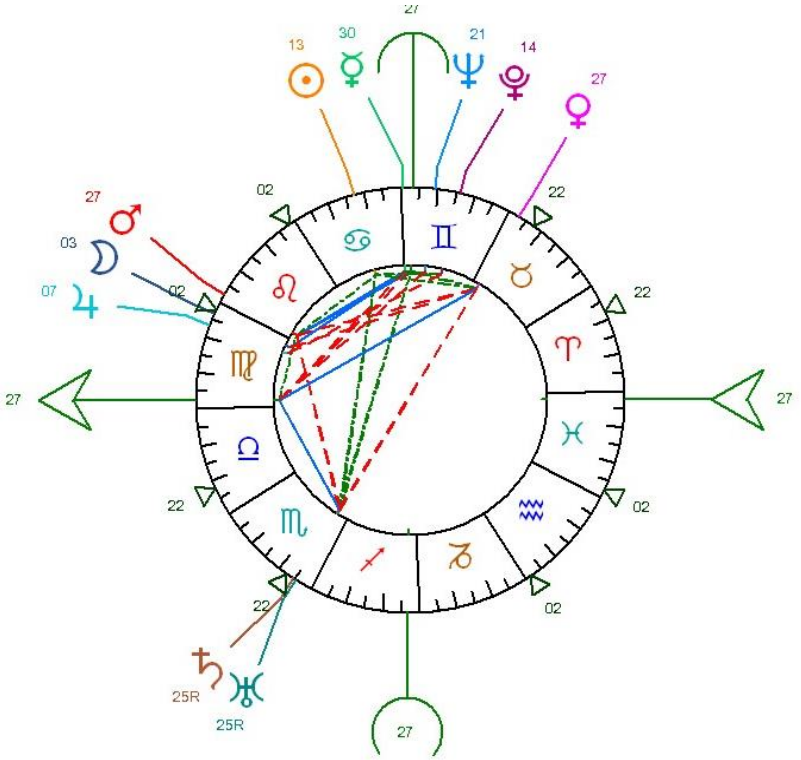
Maryse Bastié



Louis Bastié (époux de Maryse Bastié)

né le 4 juillet 1897 à Limoges 87 Haute-Vienne

décédé le 15 octobre 1926



« L'Homme de la Manche », par son exploit du 25 juillet 1909, entre par la grande porte dans l'histoire de l'aéronautique française.
Traversée mythique tentée 110 ans plus tard par Franky Zapata avec son Flyboard …

Louis Blériot

Né Louis Charles Joseph Blériot le 1er juillet 1872 à 23h50 à Cambrai Nord 59
Selon base Léonore Ministère de la Culture

Décédé le 1er août 1936 à 10h du matin à Paris 7e
Selon acte n°1155 – Arch. Paris en ligne – vue 27/31

***"Louis Blériot non plus n'a pas réussi du premier coup*!"**
commente justement Franky Zapata après son échec de traversée de la Manche en flyboard le 25 juillet 2019.

L'exploit au bout de 37 minutes de vol aux commandes du Blériot XI le 25 juillet 1909

110 ans plus tôt, ce 25 juillet 1909, ses mécaniciens n'en reviennent pas : pour la première fois, ils voient rire leur patron !
Louis Blériot, vient de fouler le sol anglais près de Douvres et réussir l'exploit de la première traversée de la Manche.
Réputé pour son fichu caractère, l'aviateur bourru, râleur, laisse ce jour-là exploser une joie étonnante.
Les Britanniques et Londres lui font un triomphe ; mais la douche est froide pour l'Angleterre qui n'est plus à l'abri !

Le fou volant revient de loin : les péripéties en vol lui ont procuré moult inquiétudes avant d'arriver dans la brume des côtes anglaises, d'autant plus qu'il ne sait pas nager et en outre, à cause d'une récente brûlure à la jambe, se déplace avec des béquilles !

Qu'importe ! L'exploit est accompli. Blériot vient de passer à la postérité après 37 minutes de vol aux commandes de son Blériot XI.
A lui, les 25.000 francs de prix offert par le journal britannique Daily Mail !
Manne providentielle pour cet ingénieur, au bord de la faillite, qui a englouti dans l'aviation les juteux bénéfices de sa fabrique de phares et de lanternes pour automobiles.

Imiter l'oiseau c'est bien, mais pour l'équilibre, une mécanique doit remplacer l'instinct

Dès 1899, Louis Blériot avec son orthoptère (aéronef aux battements d'ailes, comme les oiseaux) débute ses recherches en aéronautique. Selon lui, imiter l'oiseau c'est bien mais insuffisant, il faut concevoir par la mécanique ce que l'oiseau fait par l'instinct pour corriger les ruptures d'équilibre. Il met au point le « manche à balai » dont l'invention est aussi revendiquée par **Robert Esnault-Pelterie.**

Au fil de ses inventions, de monoplans en monoplans, Blériot chute souvent, casse beaucoup, et vite surnommé « l'homme qui tombe toujours », persévère avec entrain car il sent qu'il touche au but. Excellent mathématicien, il est qualifié par Gabriel Voisin *d'expérimentateur médiocre*.

Avec son humour grinçant, Blériot précise :
Atterrissages merveilleux, mais manquant de charme. A chaque accident seul l'appareil souffrait. Je m'en tirais toujours indemne. Dieu Merci ! Mais plus je tombais, plus je sentais que j'approchais du but. J'étais tellement sûr de la sécurité du monoplan que je persévérais avec ardeur.

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Bleriot_XI_on_air_@_Ljungbyhed_01.jpg
Blériot XI en vol

Je partis des Baraques, m'envolai et atterri près de Douvres. C'est simple. Voilà tout.

Titulaire du brevet de pilote n°1, il se consacre entièrement à la construction aéronautique. Avec le Blériot XI, sa production aéronautique prend son envol. L'Etat passe commande de 100 exemplaires de cet avion qui intéresse aussi de nombreuses écoles de pilotage.

Largement célébré, Louis Blériot ne se laisse pas griser par la gloire et reprend ses activités de pilotage. Dès août 1909, il participe à la grande semaine de l'aviation de Champagne près de Reims, manifestation inaugurée par le président de la République **Armand Fallières** et en présence **d'Aristide Briand** président du Conseil.
Le public vient applaudir « l'Homme de la Manche » qui est aussi le plus rapide avec 75km/h, mais aussi **Hubert Latham** champion d'altitude, **Léon Delagrange**, **Charles de Lambert**, **Wilbur Wright…**

Par la suite, quand Blériot évoque sa carrière et son vol historique, une poignée de mots lui suffisent :
Je partis des Baraques, m'envolai et atterri près de Douvres. C'est simple. Voilà tout.

Quand le **maréchal Joffre** demande à Lindbergh, héros de l'Atlantique Nord en 1927, s'il souhaite rencontrer un Français en particulier, celui-ci répond spontanément : Louis Blériot.

Le 30 octobre 1910, grâce à Blériot, la Roumanie enregistre son premier vol.

Outre les lanternes d'automobiles, et les avions, ce pionnier est aussi constructeur de motocyclettes et de chars à voile.

Sources documentaires :
Dictionnaire universel de l'aviation de Bernard Marck éditions Tallandier
Dictionnaire de l'aviation Seghers
https://fr.wikipedia.org/wiki/Louis_Bl%C3%A9riot
https://www.histoire-image.org/fr/etudes/debuts-aviation-traversee-manche

Caricature de Louis Blériot par **Sem** en 1910

Un conquérant de l'air qui fait exister son rêve

Faire exister son rêve ! C'est ce que Blériot, le cancérien, a fait le 25 juillet 1909 et bien avant.

Nanti d'une influence Bélier et Gémeaux, il en hérite le goût de la conquête et des voyages. Il a l'art de métamorphoser la matière et se fait inventeur pour faciliter le déplacement au ras du sol par la construction de klaxons et de lanternes ainsi que dans l'air par les aéroplanes.

Quoi de mieux pour se lancer à « ailes perdues » dans la conquête de l'air ! D'ailleurs, il a le brevet de pilote n°1.

D'autant plus qu'il est amateur de situations tendues, stressantes, dans des défis stimulants mais qui ne font pas rire. D'ailleurs, ses mécaniciens le voient rire pour la première fois ce 25 juillet 1909.

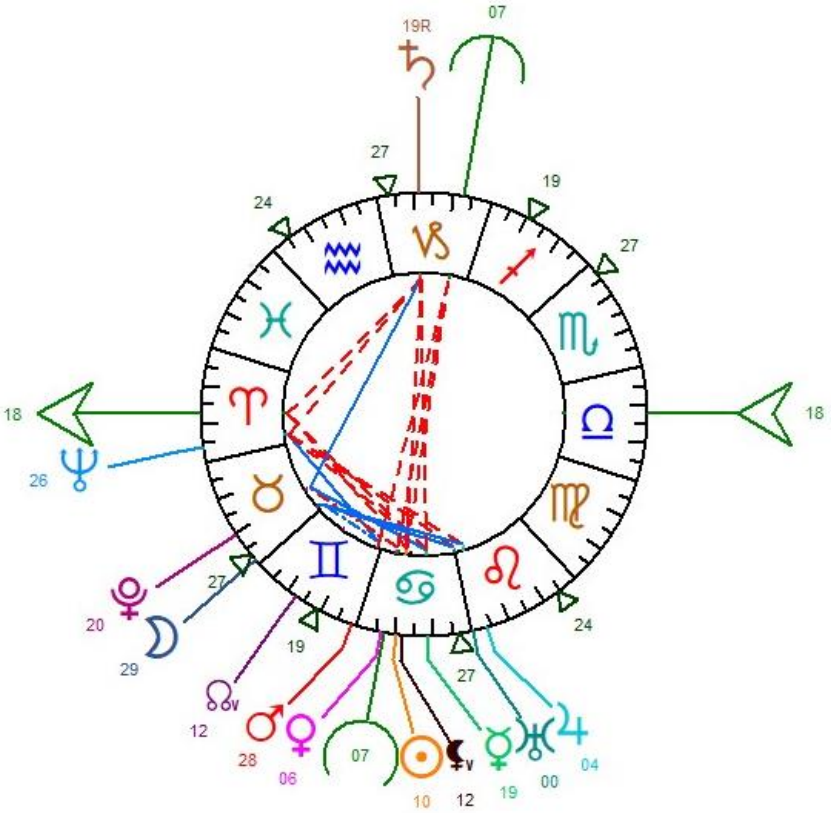
Par l'influence conjuguée Cancer/Taureau, Blériot se fait bâtisseur imaginatif, infatigable et obstiné jusqu'à la réussite au-dessus de la Manche et en tant que constructeur aéronautique pionnier de 1905 à 1933.

Aidée par une persévérance toute capricornienne, il franchit un à un les obstacles, sans jamais renoncer et sans faiblir sous les sarcasmes moqueurs, persuadé qu'il est d'avancer sur la voie de la réussite.

Louis Blériot est un bel exemple de ce que permettent, l'imagination du Cancer, le goût des voyages des Gémeaux, l'esprit bâtisseur infatigable du Taureau, et l'ardeur conquérante du Bélier.

A travers Blériot, cette fiche est hommage aux serviteurs d'Icare de toutes époques et aussi encouragement à l'homme volant Franky Zapata.

Voir vidéo YouTube : https://www.youtube.com/watch?v=tqVZyIc15nc



Son nom est symbole des premières aviatrices qui osent l'exploit de piloter dans un monde masculin et braver avec courage les dangers du ciel lors d'audacieuses missions.

Hélène BOUCHER

Hélène Antoinette Eugénie BOUCHER
Née le 23 mai 1908 à 11h à Paris 14e
Selon acte n°4594 – Archives de Paris en ligne – 14N418 – vue 3/13

Décédée le 30 novembre 1934 à 17h15 à Versailles Yvelines 78
selon acte n°1160 – État-civil de Versailles Yvelines 78

Je veux devenir pilote d'avion…

Oser seule la plus prestigieuse course des années folles, le raid Paris-Saïgon en 1933 et aussi décrocher sept records mondiaux, telle est Hélène Boucher qui n'a pas froid aux yeux. Elle est dotée d'un « sens inné de l'air » selon l'avis de **Michel Détroyat** instructeur spécialiste de l'acrobatie aérienne.

Je veux devenir pilote d'avion ! s'exclame Hélène à l'issue de son baptême de l'air ce 4 juillet 1930 à Orly. Elle vient de vivre un rêve éveillé.
Dès lors saisie par la passion de l'air, cette ravissante jeune femme blonde, aux yeux gris, se précipite à Orly tous les dimanches. Là, un industriel lui propose un beau jour, de devenir la 1ère femme dans l'école de pilotage de l'aéroclub qu'il vient de fonder à Mont-de-Marsan. Elle y prend sa première leçon le 20 mars 1931, et trois mois plus tard, elle décroche son brevet de pilote.

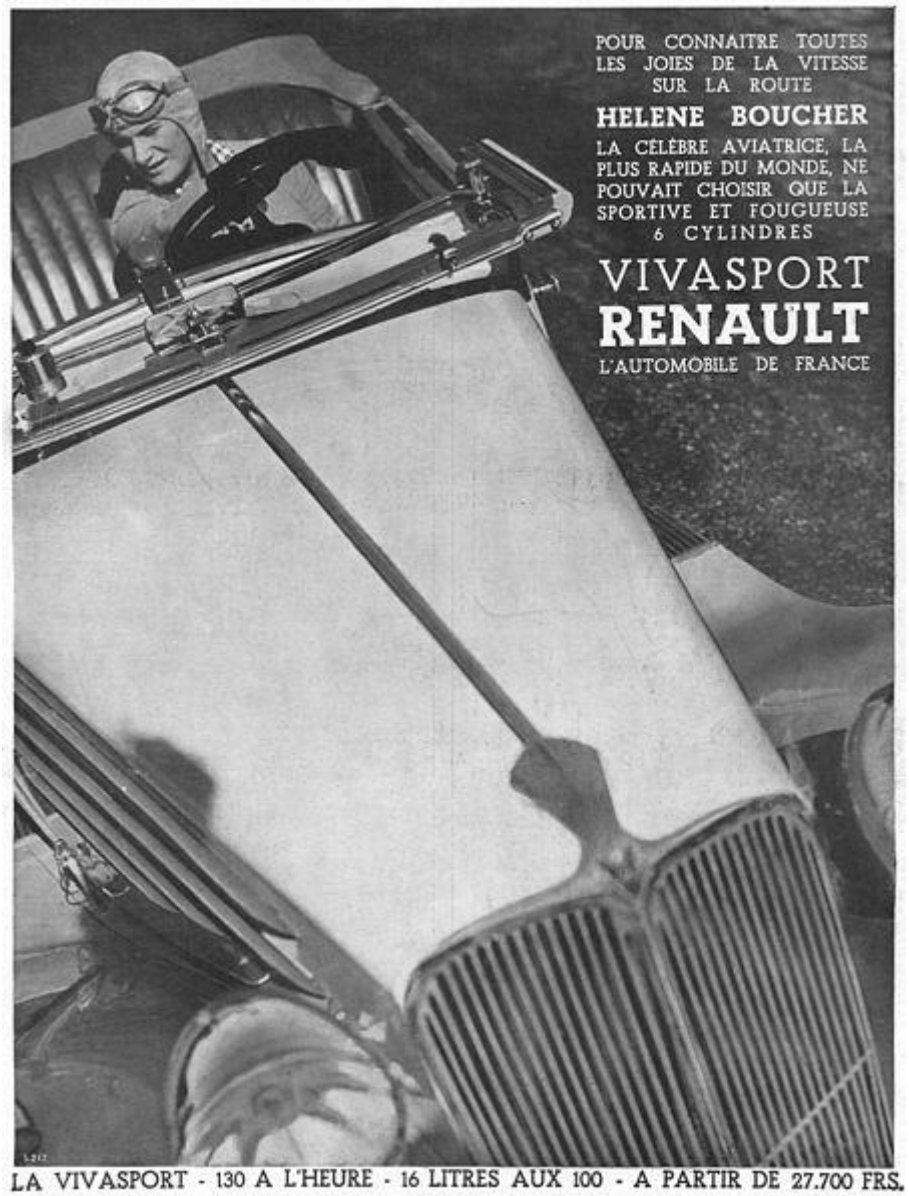
Née d'un père architecte parisien, la vie semble lui promettre une existence bourgeoise, confortable et rangée.
Surnommée *Léno*, dès l'enfance, elle est une fillette curieuse et éveillée qui préfère les patins à roulettes aux poupées. Plus tard, elle « empruntera » la moto de son frère, puis la puissante torpédo de son père !

Douée comme peu de pilotes, notamment pour l'acrobatie…

Aidée par ses parents, elle parvient à acheter un petit avion pour s'entraîner au Bourget et préparer le brevet de transport public qu'elle obtient en juin 1932.
Mais comme ce métier de pilote demeure encore interdit aux femmes, la voilà lancée dans une succession de meetings, de courses, de démonstrations aériennes, pour vivre de sa passion.

Pour cette casse-cou formée à l'École de haute voltige de Villacoublay, ce sont autant d'occasions de battre des records d'altitude et de vitesse.

La voilà notamment aux commandes du **Caudron**-Renault, l'avion le plus rapide du moment ; elle s'octroie le record du monde de vitesse sur 1 000km pour avions légers, à la moyenne de 250.086 km/h.

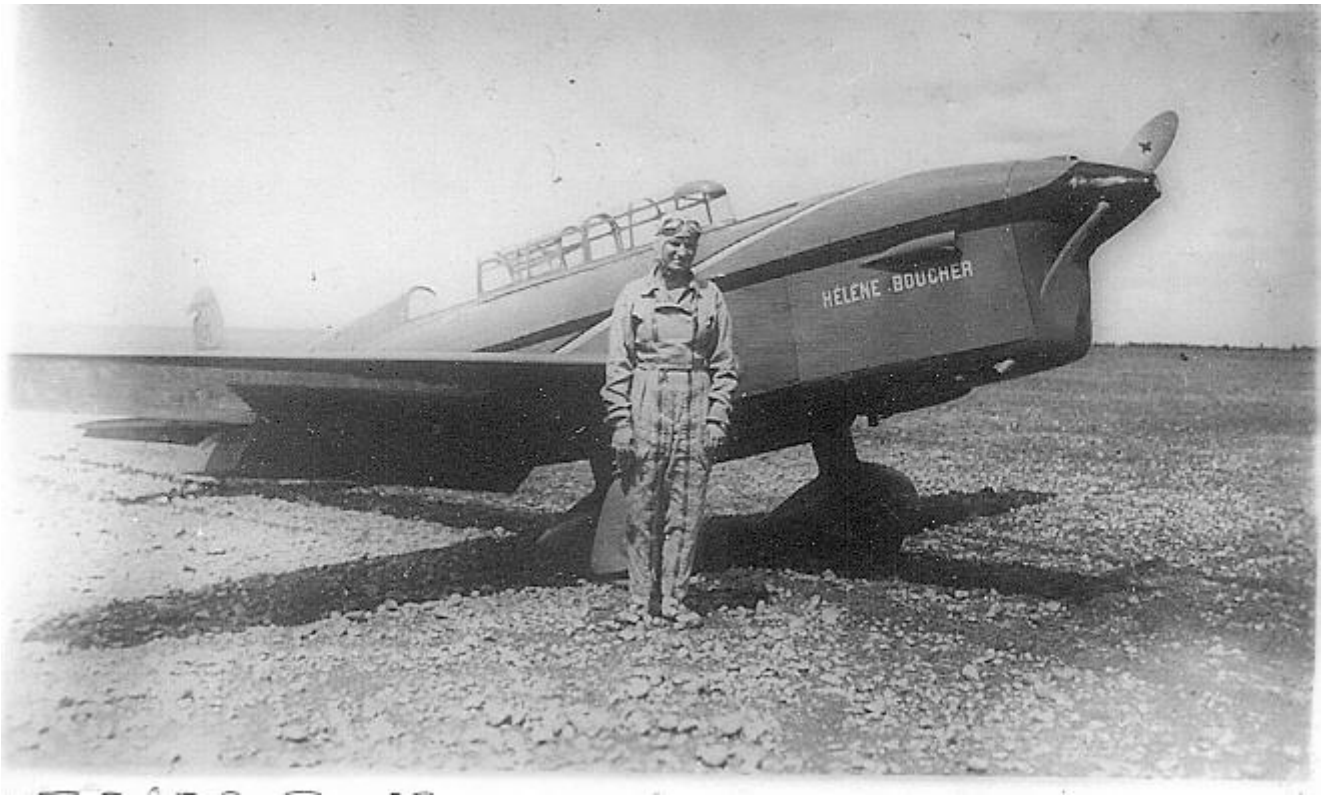


Hélène Boucher au volant de la Vivasport à 6 cylindres. Réclame de la société Renault de 1934.

L'année de sa mort en novembre 1934, elle collectionne les exploits, comme pressée de vivre et de… mourir pour sa passion.
Lors d'un entrainement son avion s'écrase près de la route de la Butte aux Chênes à Brouessy dans les Yvelines, non loin de la demeure familiale de l'aviateur **Henri Farman**. Hélène Boucher meurt pendant son transport à l'hôpital.

Adrienne Bolland – seule survivante de ces pionnières de l'air - parle d'Hélène Boucher, lors d'une interview publiée en 1969 dans la revue Icare n°51 :

… J'ai assisté par hasard, au brevet d'Hélène Boucher à Mont-de-Marsan en 1931. Elle avait une main extraordinaire. Elle était douée comme peu de pilotes, notamment pour l'acrobatie. Beaucoup plus que moi… Mais les dons, finalement ne remplacent pas l'expérience. Elle a fait des choses très bien, mais elle s'est tuée pour avoir essayé de virer avec ses volets sortis… ce qui ne pardonnait pas à l'époque…



Hélène Boucher devant son Caudron Rafale - 1934

Voler, pour être libre comme l'air et tutoyer le danger

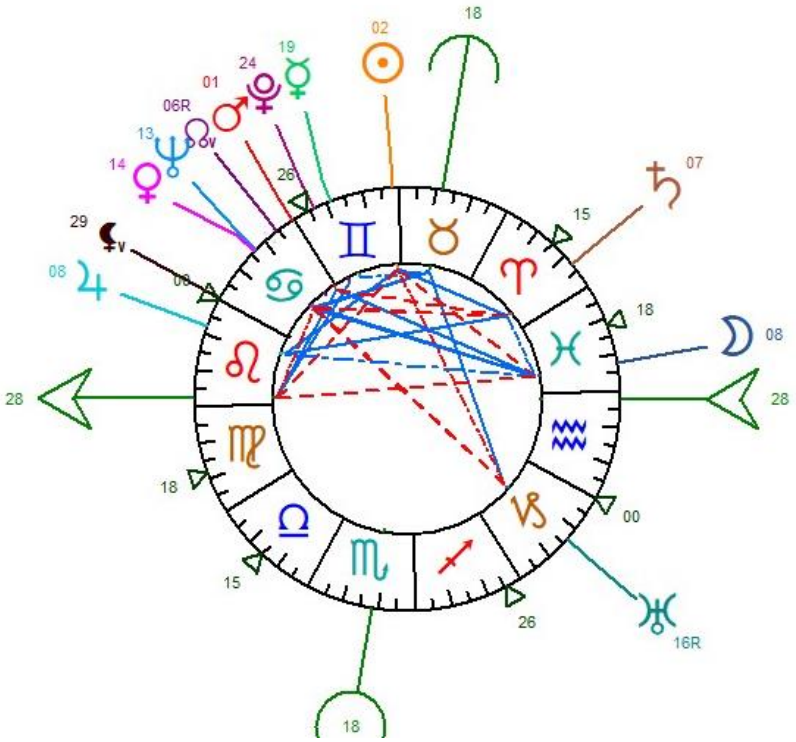
L'air léger des Gémeaux fans de liberté, de nouveautés et de déplacements, guide naturellement Hélène Boucher vers l'aviation et notamment la voltige qui incarne au plus haut point l'art de voler.

De plus, par ce signe influencé par Pluton, elle hérite d'une grande vivacité d'esprit et d'une insatiable curiosité d'esprit pour découvrir les mystères de l'air. Affronter le danger et le risque de mort est pour elle, un défi captivant qui donne du piment à la joie de voler.

En outre, le Lion qui aime briller aux premières places, lui donne le goût des exhibitions et courses aériennes avec l'ambition d'occuper les premières places au palmarès.
Dotée d'une grande puissance réalisatrice, elle va vite à l'essentiel et s'organise efficacement.

On peut penser que l'orgueil du Lion a finalement pris le pas dans ce jeu magique de la découverte des mystères au point de commettre une erreur fatale…

Mais c'était son destin brillant et bref !



Logiciel Auréas Astro PC Paris

Merci à Marc Brun de m’avoir rappelé l’existence de cette héroïne de l’air.

Inventeur et pilote, il réussit le 1er vol libre en hélicoptère en 1907, mais faute de mécène, il doit renoncer à ses recherches.

Paul CORNU

(Paul Jules Joseph Cornu)

Né le 15 juin 1881 à deux heures du matin à Glos-la-Ferrière Orne-61

Selon acte n°5 AD61 en ligne

Décédé dans la nuit du 6 juin 1944 sous les bombardements de Lisieux

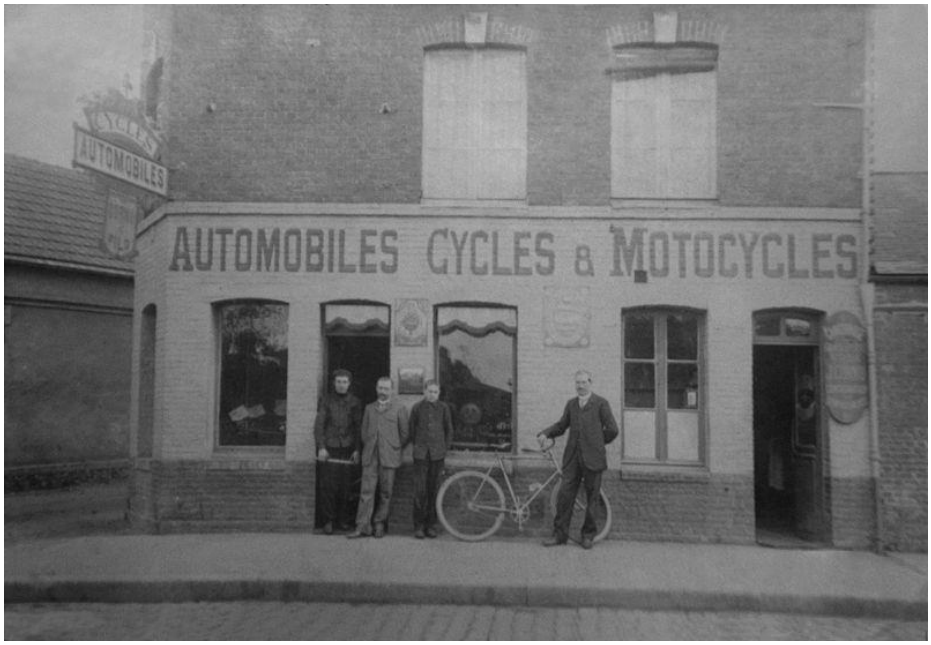
Paul Cornu aux commandes de son hélicoptère

Le génie inventif de Paul est stimulé par son père, lui-même inventeur

Paul est l'aîné d'une famille de 15 enfants, installée à Lisieux depuis 1890. Le père Jules est des plus inventifs. Habile en dessin, il fait quelques inventions et notamment un projet de dirigeable qui s'apparente au Zeppelin. Plus tard, il encouragera son fils Paul dans ses recherches.

Certificat d'études en poche, le jeune Paul a 14 ans, quand il réalise sa première invention : un régulateur de température pour couveuse.

Comme chez les Cornu, on a davantage le génie de l'invention que celui des affaires ; aussi père et fils réparent vélos et machines à coudre dans leur atelier, près de la gare de Lisieux, histoire de faire bouillir la marmite pour la maisonnée. Ingénieux mécaniciens, ils sont connus et appréciés aussi par de nombreux chauffeurs parisiens qui roulent vers la côte normande.



Boutique des Cornu rue de la Gare à Lisieux

Grâce à leur ingéniosité, ils mettent au point un vélo à moteur, un tricycle à vapeur, une pendule thermique, une moto… Leurs travaux publiés dans des revues, les font connaître.

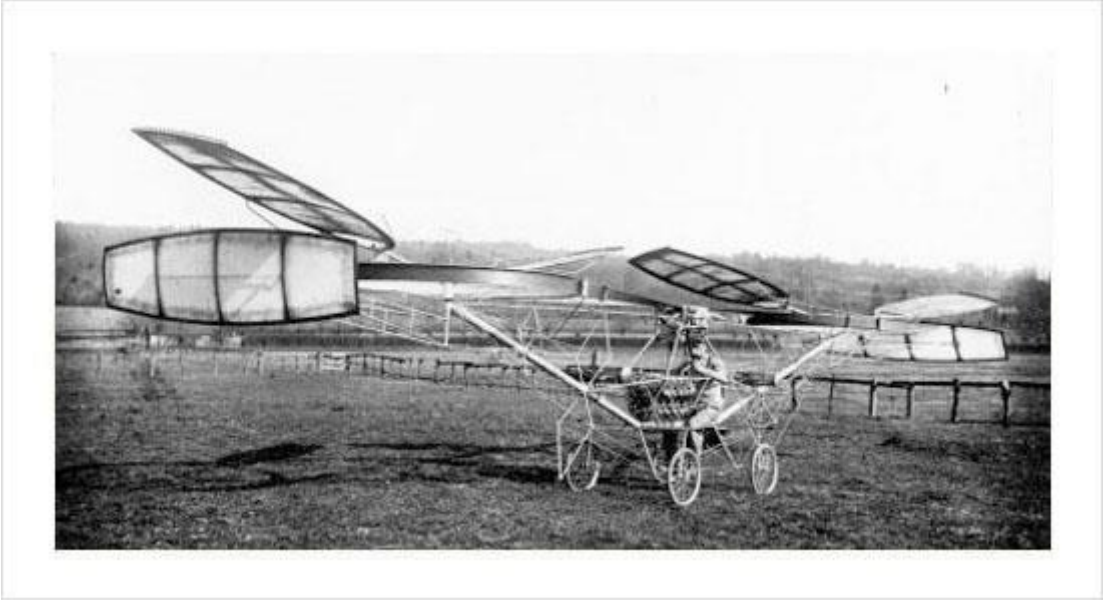
En 1904, ils conçoivent une voiturette ultralégère à deux moteurs (un pour chaque roue arrière) qui atteint 70 km/h. Cela se sait et les commandes affluent de l'étranger et aussi de médecins de campagne. Mais la voiturette ne sera jamais commercialisée, par manque de moyens financiers.

Paul Cornu et son père Jules à bord de leur voiturette ultra légère qu'ils ont conçue et construite ensemble, Lisieux 1904

Certificat d'études en poche, le jeune Paul a 14 ans, quand il réalise sa première invention : un régulateur de température pour couveuse.

En 1905, Paul Cornu s'intéresse à l'aviation et particulièrement au décollage vertical. Jusqu'alors de nombreuses maquettes ont déjà volé mais aucune de grandeur nature.

L'année suivante, grâce à un essai devant les notables de la ville, l'inventeur parvient à obtenir 12 000 francs de souscriptions pour construire le modèle définitif. L'engin fait songer à un énorme insecte équipé de deux hélices montées sur de grandes roues de bicyclette.



Le 13 novembre 1907, Paul est le héros du 1er vol libre en hélicoptère

Au terme d'une série d'essais, le 13 novembre 1907, Paul Cornu est le premier à décoller à bord d'un hélicoptère de sa fabrication à Coquainvilliers près de Lisieux. Il parvient à s'élever jusqu'à 1,50m de hauteur pendant une vingtaine de secondes.

Ce saut de puce est pourtant un vol historique : pour la première fois, une machine s'affranchit du sol sans élan et avec un homme à bord.

En réalité, cette grande première prend l'allure d'une incroyable épopée. En effet, l'appareil se soulève avec un sac de 55 kg figurant le pilote. Paul, qui tente de le maintenir, se trouve emporté. Son frère Jacques, resté accroché au bâti de l'engin, est presque enlevé lui aussi. L'appareil est sur le point de leur échapper. Alors, Paul saute à plat ventre sur l'une des poignées et tout en se cramponnant d'une main au châssis, il parvient de l'autre main à réduire la vitesse. L'appareil retouche le sol sans aucun dégât.

Paul a 26 ans et son nom entre dès lors dans l'histoire des pionniers de l'aviation, comme l'auteur du 1er vol libre d'un hélicoptère avec son pilote.

En réalité, le vol véritablement contrôlé n'aura lieu que quelques jours plus tard où l'appareil est alors retenu par des cordes (vol captif).

Ne parvenant pas à trouver de financement, il est contraint d'abandonner ses travaux en 1910.

Paul Cornu, isolé, et ne disposant pas de moyens financiers, envisage de relever le défi du premier kilomètre en circuit fermé officiellement contrôlé. En cas de succès, il lui serait attribué le prix de 50 000 francs offert par les mécènes **Ernest Archdeacon** et **Henry Deutsch de la Meurthe,** afin de poursuivre ses travaux.

Mais le 13 janvier 1908, c'est **Henri Farman** qui réalise l'exploit. A Issy-les-Moulineaux, il effectue le premier vol en circuit fermé de l'histoire de l'aviation.

Paul Cornu qui voit son rêve s'évanouir ne renonce pas pour autant. Il lance un appel dans la Tribune des inventeurs de « L'Aérophile » où il sollicite une aide pour l'achat d'un moteur de 50 ch., pour son projet d'hélicoptère qui ainsi devrait atteindre 50 km/h avec deux personnes à bord.

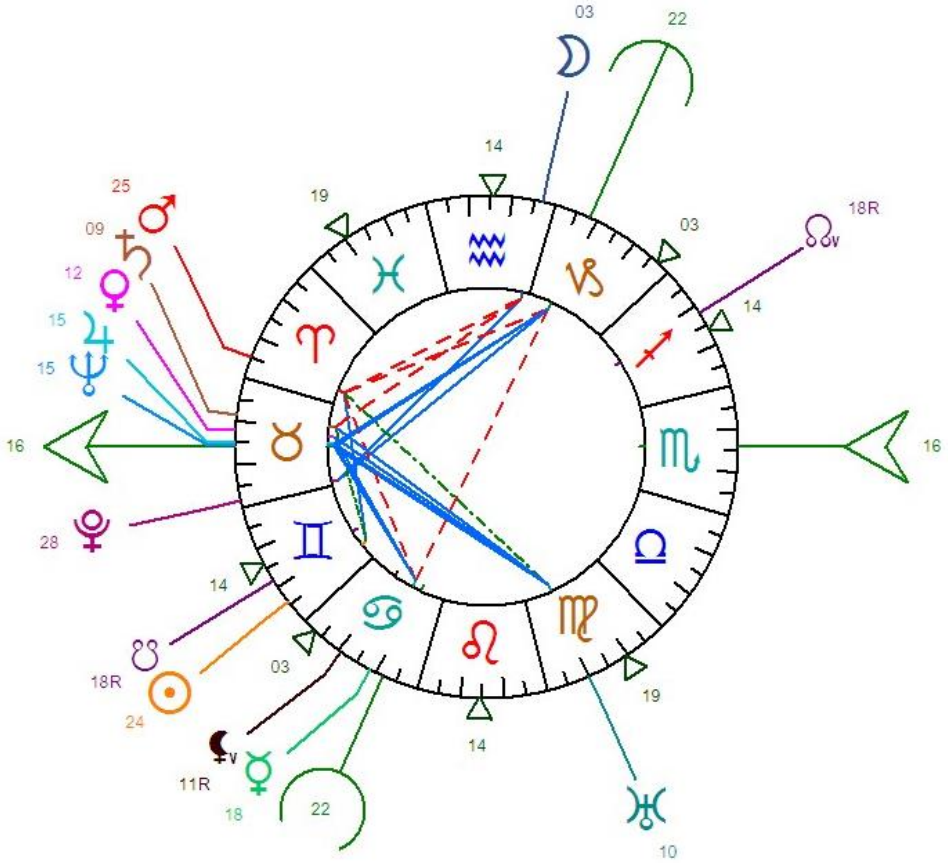
Il se met alors à construire l'Hélicoplane qu'il présente à l'exposition internationale de la locomotion aérienne de Paris dans l'espoir de décrocher un financement. Aucun mécène ne répond à son appel. C'est l'échec et Paul Cornu abandonne définitivement ses travaux en 1910.

De retour à Lisieux, il reprend ses activités dans son atelier de cycles et de mécanique, tout en s'intéressant de près à tout ce qui touche l'aviation.

Après la Grande Guerre, son habileté et son esprit ingénieux le pousse à se lancer dans la fabrication de postes de TSF. Puis en 1939, il est requis comme tourneur dans une usine d'armement.

Paul Cornu périt le 6 juin 1944, écrasé avec sa famille sous les bombardements alliés qui anéantissent la ville de Lisieux et un millier de ses habitants. Ainsi disparaissent plans et maquettes de cette formidable aventure. Seule une caisse de documents est sauvée et son contenu déposé par la famille de Paul Cornu au Musée d'Art et d'Histoire de Lisieux.

En hommage à cet inventeur, le plus grand lycée de Lisieux porte son nom.


03
22
14
25
19
09
03
18R
12
14
15
15
16
16
28
14
18R
03
24
19
14
11R
18
22
10

Surnommé le « Dandy volant »(*), il est le premier aviateur à emmener un passager qui n'est autre que son rival Henri Farman

Ferdinand Marie **Léon DELAGRANGE**

né le 13 mars 1872 à 20h30 (huit heures et demi du soir) **à Orléans Loiret 45,**
selon acte n°259
décédé le 4 janvier 1910 sur l'aérodrome de la Croix d'Hinns près de Bordeaux 33 Gironde

Sculpteur reconnu puis aviateur dont le brevet porte le n° 3 de la fédération aéronautique internationale

Fils d'un riche manufacturier de couvertures orléanais, il se révèle doué pour les arts, le sport mais peu pour les études. Au lieu de suivre les traces de son père, il préfère Paris et les Beaux-arts et installe son atelier de sculpture près de Montmartre. A ses côtés, Thérèse Peltier aussi sculpteur. Le talent de Delagrange commence à être connu et lui permet de fréquenter les cercles mondains. C'est là qu'il découvre la passion dévorante de l'aviation. A l'automne, 1906, il a le déclic avec les vols de 60 et 220 m. de Santos-Dumont.

« L'aéroplane est destiné, selon moi, à devenir la bicyclette volante de la future atmosphère. »Déjà dans son atelier, Léon Delagrange bricolait des plans d'aéroplane. Il est le premier client des frères Voisin et pour l'équivalent de 36 000 €, il leur commande sa machine volante. Toutefois, il ne peut en prendre les commandes qu'en octobre 1907 ; cela laisse le temps à Farman de lui souffler le record du kilomètre. Mais il bat ce rival le 21 mars 1908, sur biplan Voisin-Delagrange.

Détenteur de records du monde à 6 reprises, à 35 ans, il est l'un des 10 pionniers de l'aviation naissante, parmi les Blériot, Farman, Santos-Dumont, Wright…

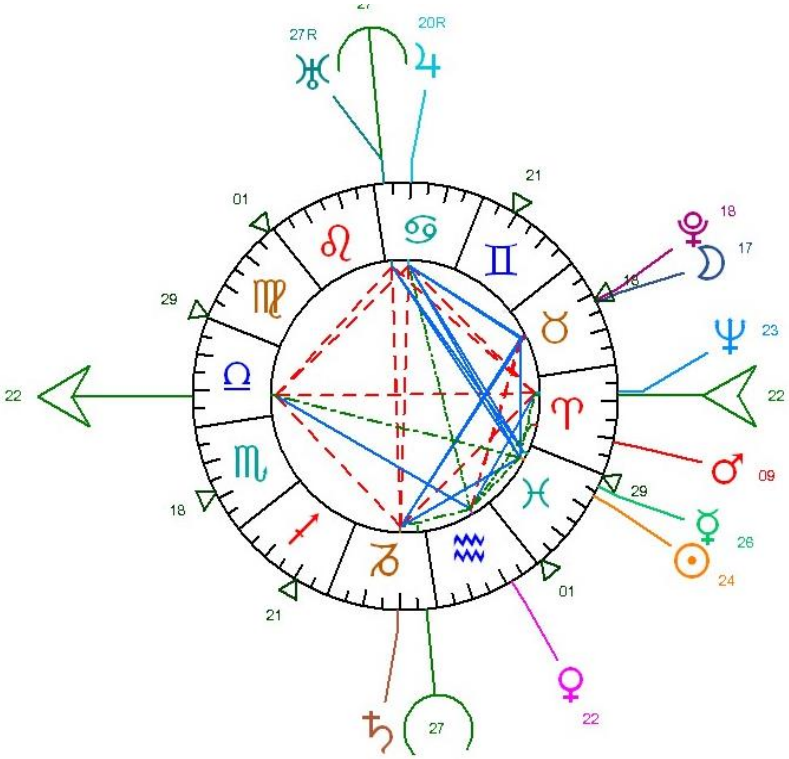
Puis c'est le départ pour l'Italie avec **Thérèse Peltier, qu'il propulse au rang de 1ère femme volante.** Il est le 1er à voler en Italie, d'ailleurs une artère porte son nom à Rome et à Milan, ainsi qu'à Paris et Orléans. Il vole également en Belgique, Angleterre, Danemark et Allemagne. Il bat le 30 mai 1908 le record du monde de vitesse et de durée avec 12.7 km. Il fait partie des premiers défricheurs de l'air dans la frénésie des meetings aériens suscités par l'aviation naissante.

Passionné, il devient l'apôtre de l'aéroplane en Europe, mais il est tué dans un accident aérien le 4 janvier 1010, lors d'une démonstration.

La Poste l'honore par un timbre à l'occasion de la sortie en octobre 2010, d'une plaquette dédiée aux pionniers de l'aviation.

(*) Surnommé ainsi par un de ses descendants car il fait ses débuts dans l'aviation avec un nœud papillon, une veste blanche et un bonnet de laine.

Léon DELAGRANGE

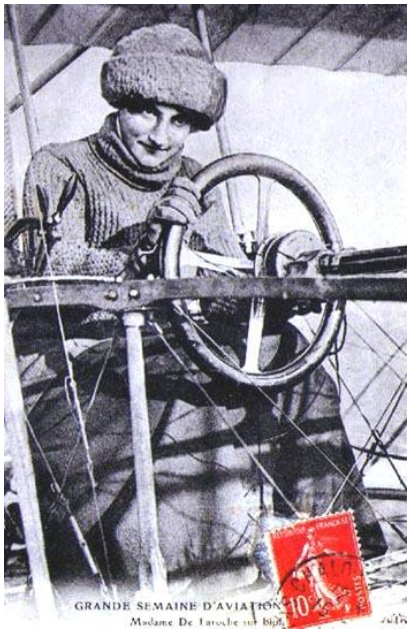


1ère femme au monde et en France, à être brevetée pilote.
La Poste l'honore, en octobre 2010, dans une plaquette de timbres dédiés aux pionniers de l'aviation

Elisa Léontine **DEROCHE**

Connue aussi sous le pseudonyme de **baronne Raymonde DELAROCHE**

Née le 22 août 1882 à 23h30 (onze h. et demie du soir) à Paris 4e selon acte n° 2247
Décédée le 18 juillet 1919 Le Crotoy (Somme) à 17h 45 (5h 45 du soir) selon acte n° 31

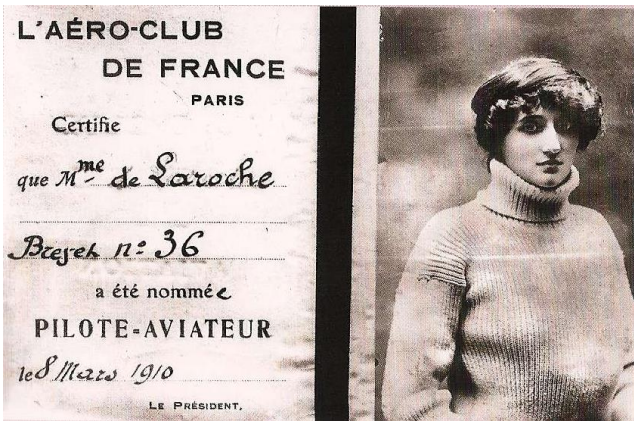


De l'art, à l'aviation, par sa rencontre avec Charles Voisin

Elle débute par une carrière artistique, peinture, sculpture et notamment le théâtre où elle prend le nom de baronne Raymonde de Laroche. Mais, cela ne suffit pas pour se faire un nom. Comme les sports mécaniques la passionnent (moto, auto), elle est spectatrice enthousiaste des débuts de l'aviation.
Elle rencontre Charles Voisin qui est, en 1907, le 1er pilote français à voler en Europe sur un avion à moteur. Il lui offre la possibilité de voler et dès le 22 octobre 1909, elle part seule à bord d'un aéroplane.
Charles Voisin, délaissant même les intérêts de la société d'aviation créée avec son frère Gabriel, il laisse sa place, s'installe avec Raymonde Delaroche et devient manager d'un groupe de pilotes.

En 1910, seule femme parmi les 100 premiers aviateurs brevetés

Le 10 février 1910, franchissant 20 km au meeting d'Héliopolis en Egypte, elle devient la 1ère femme pilote brevetée. Les premiers brevetés datant de 1909.
Son brevet de pilote-aviateur, délivré le 8 mars 1910 par l'Aéro-Club de France à Paris, porte le n° 36.


L'AÉRO-CLUB
DE FRANCE
PARIS
Certifie
que Mme de Laroche
Brevet n° 36
a été nommée
PILOTE-AVIATEUR
le 8 Mars 1910
Le Président.

Attraction dans de nombreux meetings et, un titre de baronne, décerné par le tsar de Russie

Personnage romanesque, devenue l'attraction, elle participe à des meetings aériens qui sont nombreux dans l'euphorie de cette aviation naissante, Tours, Saint Petersbourg, Budapest, Rouen, Reims.

Elle s'illustre particulièrement à St Petersbourg et gagne, non seulement l'estime de tous les pilotes, mais aussi un accueil empressé du tsar de Russie, Nicolas II qui lui offre un cadeau impérial (bijou) une décoration de l'Ordre de St Anna, et même, le titre de baronne !
Ce titre en fera rire plus d'un.

Elle arbore, même pour voler, des tenues superbement élégantes et d'un chic remarqué dans ce monde essentiellement masculin.

Sa passion pour l'aviation lui fait surmonter courageusement accidents et blessures

Gravement blessée, lors de la chute de son avion, le 8 juillet 1910, les commentaires vont bon train. Tandis que certains trouvent que *« l'aviation n'est pas un sport pour dames ! »* d'autres comme l'aviateur Géo Lefèvre estime *« qu'elle a le droit de tenter un métier d'homme si elle en est capable… il la trouve simple, gaie, sans pose aucune, gracieuse camarade, au sourire joli, aux yeux rieurs, au rire cristallin… »*
Miraculeusement rétablie de ses 18 fractures, sa passion de voler est intacte et le 27 septembre 1911, elle revole avec Henry Farman à Mourmelon et se remet à piloter à Juvisy, en février 1912. Avec Charles Voisin, elle reprend la vie de bohême des meetings aériens en France et à l'étranger. Mais le 26 septembre 1912, Charles Voisin est tué dans un accident de voiture, dont elle ressort indemne.

La fatalité s'acharne, mais l'aviatrice veut redevenir la meilleure

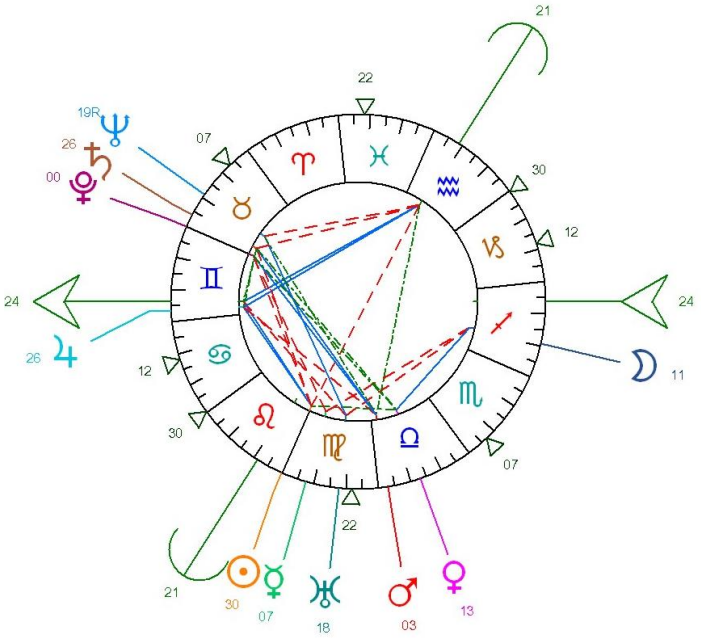
En novembre 1912, la baronne reprend ses activités aéronautiques, pour oublier son chagrin et rejoint l'école Farman en avril 1913. C'est là qu'elle rencontre Jacques Vial avec qui elle se marie le 20 février 1915.
Le 25 novembre 1913, elle franchit 323 km, cette performance constitue le record féminin du plus long vol en circuit fermé et lui permet d'obtenir la coupe Femina 1913.

Son mari, parti au Front, meurt au combat ; son fils né en 1903 décède de la grippe espagnole ; son avion Farman 60 HP est réquisitionné sans formalités. Il faut l'unanimité de témoins militaires pour que l'appareil soit finalement remboursé à sa propriétaire.

Après l'Armistice, elle reprend ses vols. Elle est la seule des pionnières à revoler immédiatement après la Grande Guerre. Elle devient alors, « la femme la plus haute du monde » avec 4 800 m., le 12 juin 1919.

« La baronne » meurt dans un accident d'avion, piloté par son instructeur, le 18 juillet 1919, sur le terrain d'aviation du Cretoy.
Elle repose au cimetière du père Lachaise (92e division – ligne 10/93 et 21/90)

Elisa DEROCHE dite baronne Raymonde DELAROCHE



Logiciel AstroPC Auréas Paris

Une femme au grand cœur, mécène de l'aviation, surnommée « la fée des ailes »

Suzanne DEUTSCH DE LA MEURTHE

(née Suzanne Henriette, Charlotte DEUTSCH)
née le 20 septembre 1892 à 14h (deux heures du soir) à Paris 16e, selon acte 1079
décédée le 29 novembre 1937 à Paris

A l'égal de son père Henry Deutsch de la Meurthe, elle poursuit son œuvre philanthropique…

Née d'un père juif lorrain et d'une mère juive portugaise, elle devient mécène de l'aviation, dans la lignée de son père Henry, industriel dans les huiles végétales et le pétrole. Passionné de sport et d'aviation, celui-ci est un mécène extrêmement généreux. Ainsi quand Suzanne prend la suite au décès de son père, elle montre une égale générosité et une grande énergie à œuvrer pour le bien commun.

Parmi les quatre enfants, Suzanne est celle qui poursuit assidûment l'œuvre philanthropique de son père. Pendant la guerre de 14-18, elle est infirmière à Biarritz.

En 1922, elle participe au premier rallye aérien organisé par l'Aéro-Club de France et y fonde la section « tourisme ». Elle ne pilote pas elle-même mais se déplace presque toujours en avion.

Reconstruction de la commune de Moÿ-de-l'Aisne… Fondation de l'Aéro-club de l'Aisne…

Après la guerre, elle s'investit notamment dans la reconstruction de la commune dévastée de Moÿ-de-l'Aisne. Dans cette ville, en 1923, elle inaugure des maisons ouvrières bâties sur « l'allée Deutsch de la Meurthe ».

En 1927, elle est la première présidente de la section féminine de l'Aéro-club de France.

En 1929, elle contribue à fonder l'Aéro-club de l'Aisne et en devient présidente. Elle fait don de deux premiers avions.

Fondation de « la Maison des Ailes : maison de convalescence pour les pilotes

En septembre 1931, **Paul Doumergue**, Président de la République, inaugure la « Maison des Ailes ». Il s'agit d'un lieu de repos et de convalescence pour pilotes civils et militaires, installé dans le château des Boullains. C'est Suzanne qui a fait don à l'Etat de la somme nécessaire à l'achat de ce domaine. La fondation ainsi créée porte son nom.

Création de la coupe de vitesse « coupe Deutsch de la Meurthe »

Suzanne aide de nombreuses manifestations sportives et en 1933, elle institue « la coupe Deutsch de la Meurthe », pour récompenser une compétition de vitesse aéronautique sur 1 000 km.

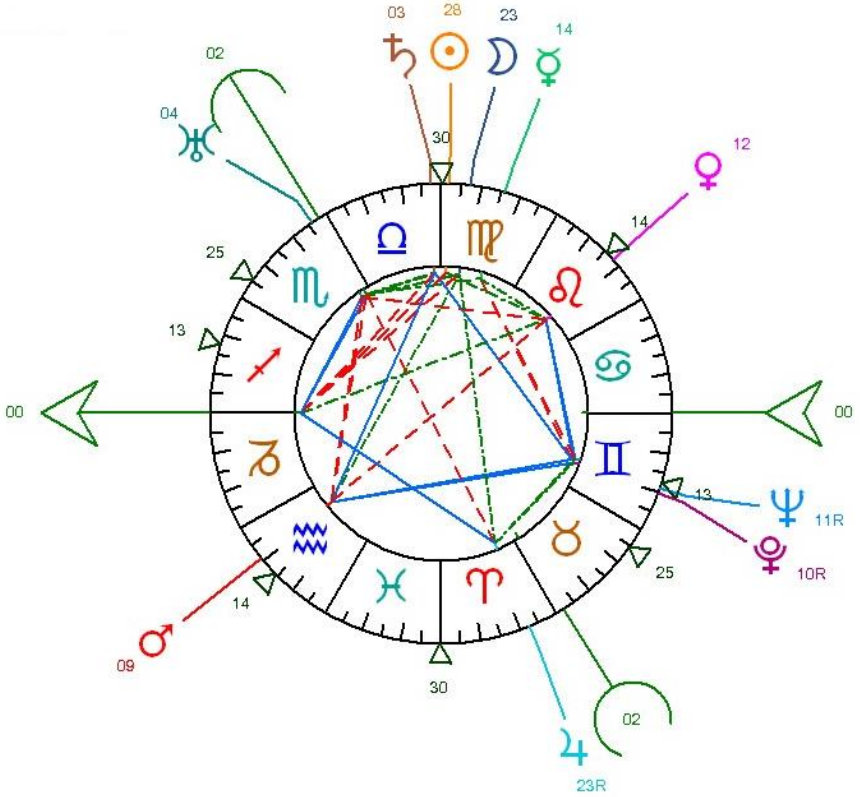
Cette coupe suscite une formidable émulation dans l'industrie de l'aviation. Elle est couru jusqu'en 1936. En 1937, la 5e édition ne peut avoir lieu En effet, la guerre approche : les industries aéronautiques françaises sont nationalisées et l'aviation civile ne trouve plus de pilotes.

La grande générosité de cette femme pour la cause de l'aviation lui vaut le beau surnom de « fée des ailes ».

En 1937, Suzanne Deutsch malade, se retire de ses différentes fonctions : administrateur de la fondation « La fée des Ailes » et vice-présidente de l'Aéro-club de France. Elle succombe à une crise cardiaque à 45 ans, le 29 novembre 1937 à Paris.

La commune de Moÿ-de-l'Aisne élève, en 1938, une stèle à l'effigie de sa grande bienfaitrice.

Suzanne DEUTSCH DE LA MEURTHE



La première femme pilote à traverser l'Atlantique en 1932…
et la plus célèbre des aviatrices américaines de tous les temps…

Amelia Mary **EARHART**

née le 24 juillet 1898 à Atchinson/Kensas USA à 23h30 selon source non vérifiée
disparue au cours de son tour du monde,
lors du vol débuté le 2 juillet 1937 pour la traversée du Pacifique

Des études paramédicales… à la passion de l'aviation… et au 1er record d'altitude

Dès l'enfance, Amelia surnommée Millie ou Meeley se révèle une meneuse. Plus tard on la surnommera Miss Lindy en clin d'œil à Charles Lindbergh, vainqueur de l'Atlantique et en raison d'une certaine ressemblance physique avec ce dernier.

Attirée par la médecine, pendant la Grande Guerre, en 1917, elle part à Toronto en tant qu'infirmière. Deux ans plus tard, elle commence des études paramédicales à l'université de Columbia. Mais en 1920, spectatrice fascinée d'un meeting aérien, elle décide de devenir pilote. Sa mère lui offre son premier avion un Kinner Canary. Passionnée de pilotage, elle accumule les heures de vol et dès 1922, décroche le record féminin d'altitude avec plus de 4 000 mètres.

« Oser vivre » … et oser la traversée de l'Atlantique Nord

« Oser vivre » : c'est ce qu'elle décide et en pilote déterminée, elle nourrit de plus grandes ambitions. Ainsi, les 17 et 18 juin 1928, elle est la première femme à traverser l'Atlantique Nord en tant que passagère entre Terre-Neuve et le Pays de Galles.

En 1928, elle est la première femme à traverser les Etats-Unis en solitaire de New-York à Los Angeles et retour.

Elle crée en 1929, l'association de femmes-pilotes américaines **« Ninety-Nines »,** dont elle est la présidente. Ce nom a été choisi parce que 99 femmes sur les 117 licenciées, ont répondu présentes pour fonder cette association, dont la

mission est triple : promouvoir l'amitié internationale, développer relations et aides pour l'aviation féminine et préserver l'histoire des femmes aviatrices. **Cette association encore active à ce jour,** est la plus ancienne au monde.

En février 1931, elle se marie à l'éditeur George Palmer Putnam qui devient son impresario.

En 1931, elle est la première femme à piloter un autogyre et atteint un record d'altitude puis l'année suivante traverse les Etats-Unis avec ce type d'appareil.

Elle veut, à tout prix, être la première femme à réussir la traversée de l'Atlantique Nord, seule à bord. C'est ce qu'elle réalise, à bord de son monomoteur, du 20 au 21 mai 1932, de Terre-Neuve à Londonderry en Irlande, en 13 heures et 30 minutes. Elle est aussi la première personne à le traverser deux fois.

En 1932, elle est la première femme à recevoir la distinction *Distinguished Flying Cross* ainsi que la médaille d'or de la Société Nationale Géographique.
Elle est la première personne à effectuer un vol en solitaire entre Honolulu (Hawaï) et Oakland (Californie) le 11 janvier 1935.
La même année, Amelia est la première personne à effectuer un vol en solitaire et sans escale, entre Los Angeles et Mexico, puis à réaliser un vol en solitaire et sans escale entre Mexico et Newark (New Jersey).

En juillet 1935, elle réalise le premier vol solo d'Hawaï en Californie en 18 heures et 16 minutes de vol.

Oser vivre ce mythique tour du monde… où elle disparaît mystérieusement

Ainsi pionnière de multiples exploits aériens, quand elle s'envole de San Francisco, le 21 mai 1937, en compagnie de son navigateur Fred Noonan, elle est une aviatrice chevronnée. Elle a la ferme intention d'accomplir le premier tour du monde féminin. Le Lookheed Electra qu'elle pilote la conduit à Oakland, Miami, au-dessus de la mer des Caraïbes, à Port-Natal puis vers Dakar, l'Afrique Centrale, les Indes, l'Australie et la Nouvelle Guinée avant de mettre le cap sur l'île de Howland en plein Pacifique. C'est le plus long vol de sa carrière de pilote mais c'est aussi le dernier. Lorsqu'Amelia et Fred décollent pour un long vol de 4 000 kilomètres un vaste dispositif de veille est en place. Pourtant, ils disparaissent dans des conditions mystérieuses près de l'île de Howland, sans que l'on ne retrouve trace de leur avion.

Plusieurs hypothèses sont avancées sans qu'aucune ne soit confirmée :

- Son tour du monde n'aurait été qu'un prétexte à un vol d'espionnage des installations japonaises du Pacifique, pour le compte du gouvernement américain. L'avion aurait été abattu par la DCA nippone. Il est vrai que pour sa recherche les USA mobiliseront une force maritime d'une exceptionnelle importance.

- Contraints à l'amerrissage en raison d'une panne sèche, soupçonnés d'espionnage, Earhart et Noonan auraient été capturés puis exécutés par les japonais.

- Après un atterrissage de fortune, elle aurait survécu sur une île du Pacifique en compagnie d'autochtones.

Pour découvrir d'autres aviatrices :

Maryse Bastié,

Elisabeth Boselli,

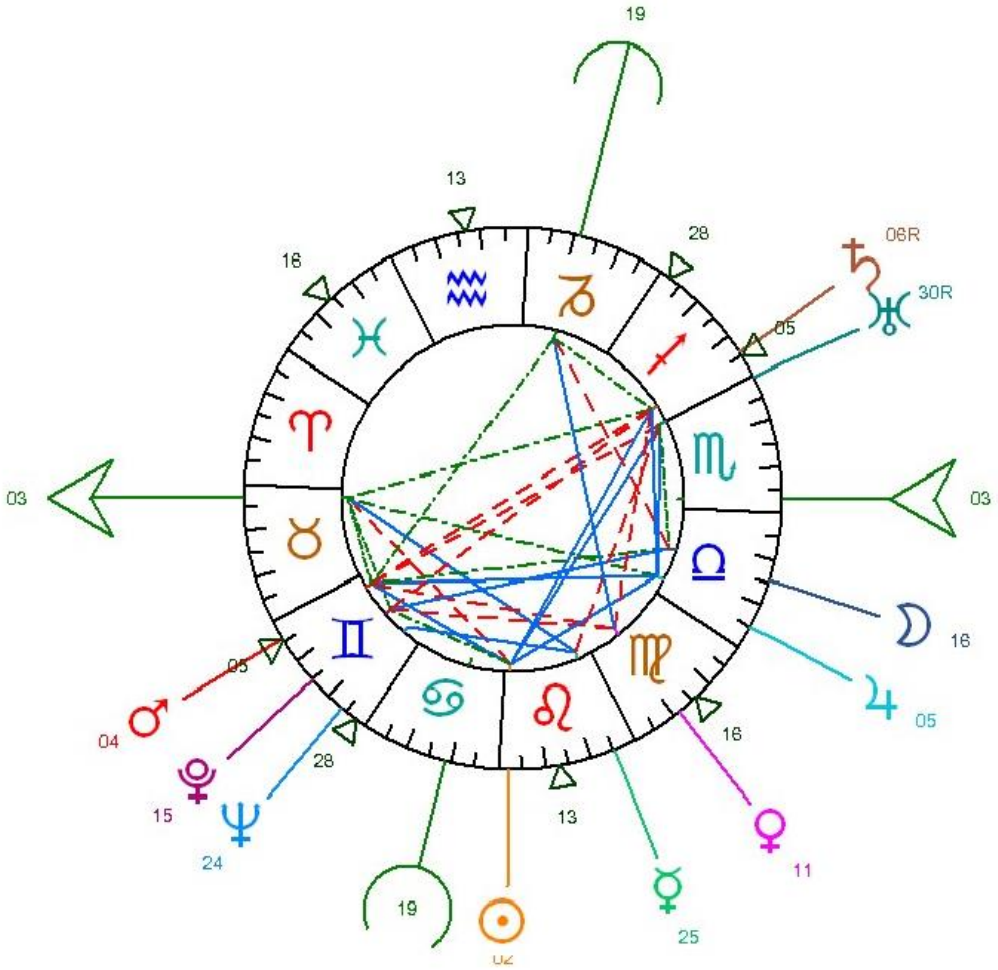
Elisa Deroche,

Simone Des Forest,

Marie Marvingt,

Béatrice Vialle

Amelia EARHART



Génial constructeur, son palmarès est hors du commun avec 145 brevets d'invention, dont le manche à balai trouvaille indispensable au pilotage des avions.
De l'aéroplane au moteur-fusée, il est un prodigieux acteur de la révolution aéronautique et astronautique.

Robert ESNAULT-PELTERIE

(Robert Albert Charles Esnault-Pelterie)
né le 8 novembre 1881 à 3h du matin à Paris 9e
selon acte n°2147 – Archives de Paris en ligne – V4 E 3588 – vue 23/31

Décédé le 6 décembre 1957 à Nice Alpes-Maritimes 06

Captivé dès sa jeunesse par l'aviation naissante

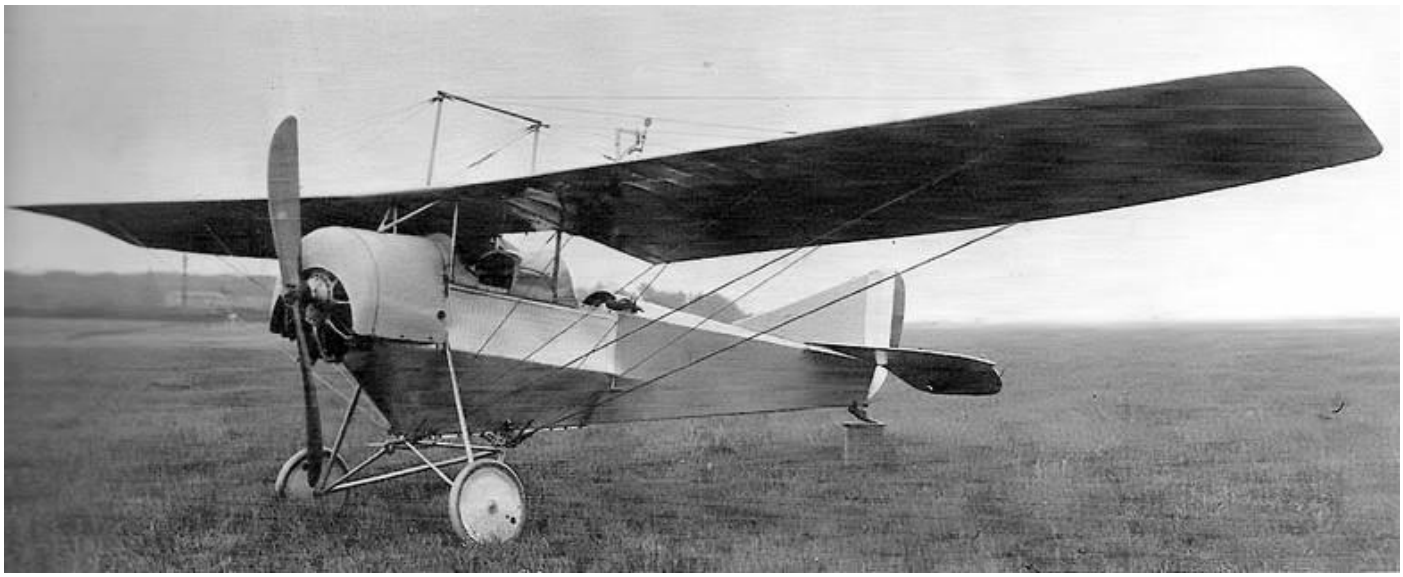
Le jeune Robert a neuf ans quand **Clément Ader** dépose son brevet pour un *appareil ailé pour la navigation aérienne, dit avion* et l'année suivante l'Allemand **Otto Lilienthal** fait son premier vol plané en 1891.

Voyager tel l'oiseau, ce vieux rêve de l'humanité, semble de plus en plus à portée de main et le futur aviateur, constructeur et inventeur, Esnault-Pelterie se passionne déjà pour la révolution aéronautique qui est dans l'air en cette fin de 19e siècle.

Après des études à la Sorbonne et son service militaire effectué, ce descendant d'une famille d'industriels du textile décide de se vouer à l'aviation dès 1902. Il a 21 ans.

Deux ans plus tard, il réalise des glissades avec un planeur de sa fabrication inspiré de celui des **frères Wright.** Insatisfait des résultats, il mène d'autres essais en Sologne à partir d'une voiture aérodynamique pourvue d'appareils enregistreurs qui donnent des indications encourageantes pour établir des règles afin d'améliorer la construction et le pilotage d'aéroplanes.

Robert Esnault-Pelterie en 1909


Un *REP Parasol* de la Royal Naval Air Service 1915.

Il invente les ailerons, le moteur en étoile et le manche à balai…

Ainsi, lors d'une conférence donnée à Paris à l'Aéro-Club de France le 5 janvier 1905, il critique le gauchissement de l'aile qui nuit à l'aérodynamisme et provoque de fortes tensions sur les câbles de commande.
Il propose d'adopter ce qui sera nommé « aileron », petite surface indépendante de l'aile actionnées par le pilote et qu'il vient lui-même de tester avec succès l'année précédente. Ainsi, ce dispositif permet le changement de direction en plein vol sans déformer les ailes.

Grâce aux finances familiales et à l'appui de son père, il installe une « avionnerie » à Boulogne-Billancourt proche de celle de Gabriel Voisin. Là, en 1906 et 1907, il construit un aéroplane doté de ses innovations révolutionnaires. Au moteur à 8 cylindres en V de **Levavasseur** il préfère son invention, le moteur à étoiles, et pour la première fois il utilise son fameux « manche à balai » comme levier de direction et dont il dépose le brevet le 22 janvier 1907 sous le n°373818.

Malgré cet équipement inédit, les débuts sont laborieux notamment avec un vol de 6 mètres réalisé à Buc, le 10 octobre 1907.
Le 9 juin 1908, à bord de son second monoplan le *REP n°2* il parvient à voler pendant 1.200 mètres à 40 mètres d'altitude et à une vitesse de 60 à 70 km/h, avant de se poser en catastrophe dans un champ. Et s'il a la vie sauve c'est grâce à un atterrisseur oléopneumatique de son invention adapté au train d'atterrissage.

Il est le premier homme à faire voler un monoplan

Sur un avion de sa conception, il fait partie des premiers aviateurs brevetés au monde avec le n°4, après **Léon Delagrange** (n°3), et avant de grands noms de l'épopée de l'air comme **Maurice Farmann** (n°6), **Hubert Latham** (n°9), **Alberto Santos-Dumont** (n°12), les **frères Wright** (n°14 et 15), **Léon Morane** (n°54), **Georges Legagneux** (n°55)…

Ingénieur, mécanicien, constructeur et pilote, ce génial précurseur affiche un palmarès hors du commun.
En effet, il construit :

- Son premier cerf-volant en 1901
- Son premier planeur avec des ailerons en 1906
- Son premier moteur en 1907
- Son premier aéroplane monoplan en 1907, à train monoroue et roulettes en bout de plants
- Son premier monoplan entièrement métallique à train d'atterrissage à palier, à la veille de la Première guerre mondiale. Et durant le conflit, il fournit à l'armée deux escadrilles de ses appareils REP, jusqu'en 1915.

Il fonde en 1908 avec André Granet, *l'Association des industriels de la locomotion aérienne* ainsi que de la 1ère exposition de la locomotion aérienne en 1909 qui deviendra l'actuel *Salon international de l'Aéronautique et de l'Espace* au Bourget.

Timbre sorti en 1967, à l'effigie de Robert Esnault-Pelterie, ingénieur et pionnier mondial de l'aérospatiale.

Après 1918, ce visionnaire s'intéresse à la navigation interplanétaire

En parallèle de ses activités de constructeur, il s'intéresse dès 1907 à la théorie de la propulsion par réaction et aux possibilités offertes par la fusée pour les voyages interplanétaires, dont il devient un ardent propagandiste.

Après la guerre, il s'intéresse surtout à l'astronautique dont il a publié ses premières réflexions dès 1912.

Auteur de plusieurs ouvrages relatifs aux fusées, aux voyages interplanétaires, aux satellites et à la propulsion notamment nucléaire, il est titulaire de 145 brevets d'invention durant sa carrière.

Outre ses talents d'inventeur, il s'investit aussi comme mécène quand associé avec son ami le banquier André Hirsch, il institut en 1925 le prix REP-Hirsch pour couronner les meilleurs travaux relatifs aux fusées et à la navigation dans l'espace.

En 1930, il publie un ouvrage capital « L'Astronautique » qui couvre l'essentiel des connaissances de l'époque sur le vol spatial, et en 1936, il est élu à l'Académie des Sciences.

Ses travaux sur la mise au point de moteurs-fusées sont en grande partie détruits par les Allemands, lors de leur arrivée à Paris en 1940.
Réfugié en Suisse, Robert Esnault-Pelterie reste célèbre pour son invention du manche à balai, brevet qui lui rapporte une véritable fortune.

Il meurt à Nice le 6 décembre 1957, deux mois après le vol inaugural de *Spoutnik*, au cours duquel un hommage lui est rendu.

Le nom de Robert Esnault-Pelterie s'inscrit dans l'Histoire comme le 1er homme au monde à avoir inventé et réalisé un avion dans ses moindres détails, avec notamment le moteur en étoile et le manche à balai, et à l'avoir piloté.

Sources documentaires :
- https://www.larousse.fr/encyclopedie/personnage/Robert_Esnault-Pelterie/118432
- Les Français du ciel – dictionnaire historique – Académie Nationale de l'Air et de l'Espac – éd. Le Cherche Midi 2005
- Dictionnaire de l'Aviation par Victor Houart et Edmond Petit – Collection Seghers 1964
- Wikipédia

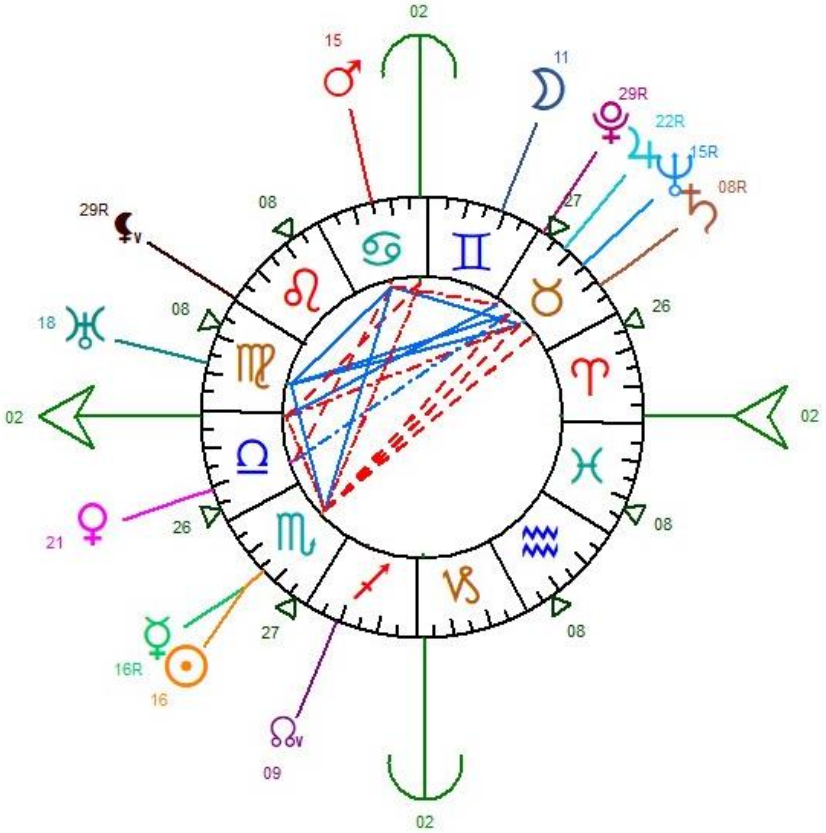
Quelle puissance constructive chez ce génial bâtisseur de l'air !

Ingénieux bâtisseur de l'air : par ces mots on pourrait résumer l'influence conjuguée du Scorpion, de la Balance et du Taureau qui marque le tempérament de Robert Esnault-Pelterie.

Véritable transformateur de la matière, cet imaginatif passionné de mécanique, porte en lui une formidable capacité d'innovation, dans le sens de ce qui est utile au devenir de l'humanité.

Sa naturelle ingéniosité mécanique alliée à sa puissance créatrice le porte à concevoir, construire et utiliser une machine métallique qui sert à se déplacer dans l'air. Et la Balance soucieuse d'équilibrer sans cesse ses plateaux l'oriente justement vers l'invention d'ailerons et de manche à balai pour la stabilité du vol et le déplacement harmonieux dans l'air.

Cette fiche se veut un modeste hommage à cet ingénieur visionnaire dévoué à la cause de la navigation aérienne.

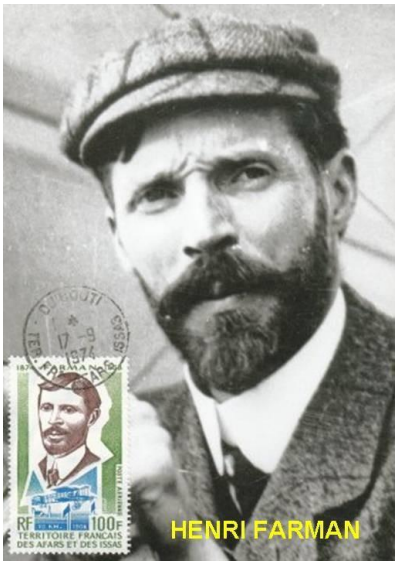


(Logiciel AUREAS AstroPC Paris)

Aviateur, pionnier du 1er vol en circuit fermé,
du 1er vol avec passager,
du 1er vol de ville à ville…
inventeur du mot « aileron » …

Harry Edgar Mudford **FARMAN** dit **Henri FARMAN**

Né le 26 mai 1874 à Paris 1er heure inconnue
(inconnu dans tables décennales et registres nais. des 20 arr.)
décédé le 17 juillet 1958 à Paris 16e à 18h30 selon acte n°1254



Amateur de sports mécaniques, dès 1908, ses exploits aériens lui attirent la renommée
Né d'une famille britannique installée à Paris, comme son frère Maurice, il se passionne très jeune pour les sports mécaniques : cyclisme, automobile et aviation.
Ainsi le 13 janvier 1908, il réalise le 1er kilomètre en avion, en circuit fermé durant 1 minute et 28 secondes et obtient ainsi le prix Archdeacon-Deutsch de la Meurthe (industriels mécènes).

Le 8 juillet 1908, en tournée au Etats-Unis, il crée le mot « aileron » baptisant ainsi les volets situés en bout d'aile des avions.

Auteur de nombreuses performances aériennes, fondateur d'une école de pilotage et co-fondateur d'une compagnie aérienne, voici quelques unes de ses performances :

- 1er vol avec passager le 28 mars 1908
- 1er vol de ville à ville de Bouy à Reims, sur une distance de 27 km, le 30 octobre 1908
- En août 1909, remporte l'épreuve de distance sans ravitaillement à Reims…
- En 1910, records de vitesse et d'altitude en France, Angleterre, Allemagne, Belgique
- En 1911, il crée à Toussus le Noble, la 1ère école de pilotage sans visibilité

- En 1919, avec ses 2 frères Dick et Maurice, il fonde l'une des premières compagnies aériennes ouvertes au public, la « Société générale des transports aériens », intégrée à Air France en 1933

1er vol aérien entre Bouy et Reims le 21 novembre 1908

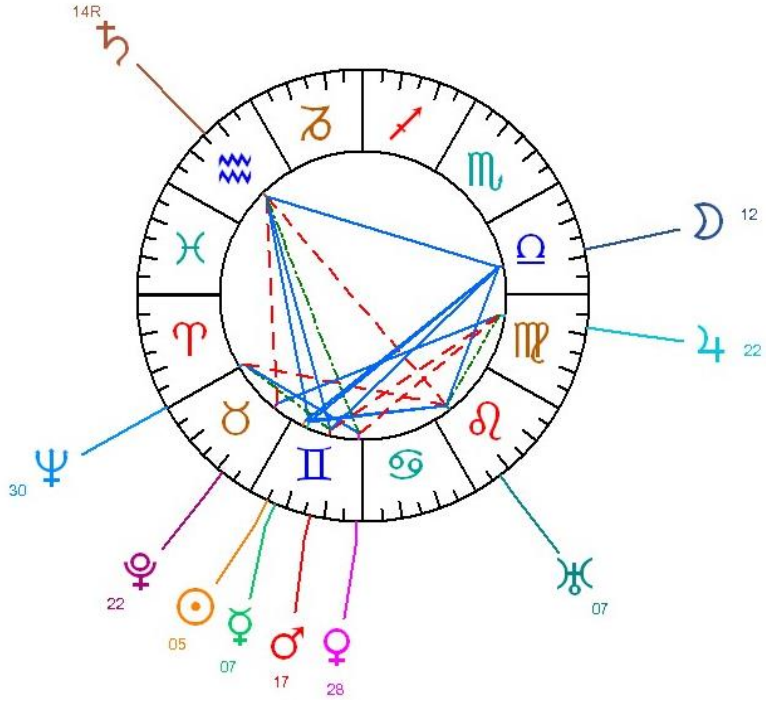
Naturalisé français en 1937, il décède en juillet 1958 et repose au cimetière de Passy.

Sur sa tombe, est inscrit : « **Il a donné des ailes au monde**. »

Monument Farman à Mourmelon

Un timbre lui est dédié dans la plaquette éditée par la Poste en octobre 2010 sur les pionniers de l'aviation

Henri FARMAN



Aviateur et inventeur d'un biplan, promoteur du tourisme aérien, constructeur avec son frère Henri, leur nom reste attaché à de nombreux avions et hydravions militaires et commerciaux

Allan Maurice Mudford FARMAN dit **Maurice FARMAN**

né le 21 mars 1877 à Paris 8e, heure non connue

(inconnu dans tables décennales et actes de nais. des 20 arr.)

décédé le 24 février 1974 à 10h30 à Paris 16e selon acte n°283

Né à Paris de parents anglais, avec ses frères Dick et Henri, il fait partie des pionniers et des inventeurs déterminants dans l'histoire de l'aviation en Europe.

Champion en cyclisme et en automobile, il remporte le 1er Grand Prix de l'histoire de la course automobile en France

Avec son frère Henri, Maurice Farman devient champion de cyclisme en tandem.

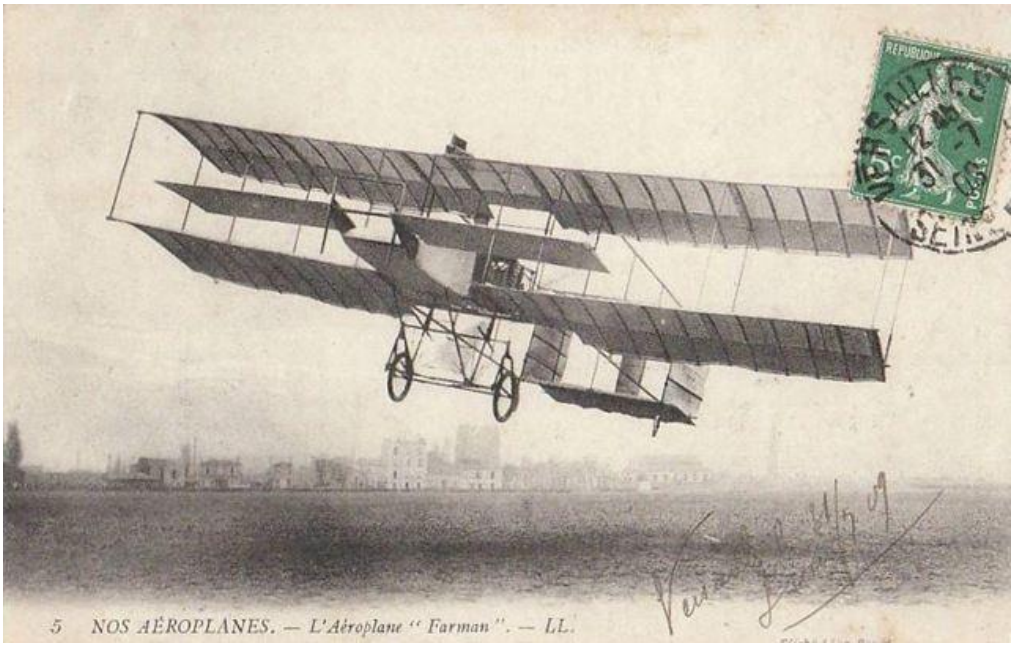
Puis il débute les courses automobiles avec Panhard et remporte en 1901, le Grand Prix de Pau (1ère course à être nommée « Grand Prix »). En mai 1902, il remporte le Circuit du Nord, course aller-retour de Paris à Arras. La même année, il participe à la course de Paris à Vienne, remportée par Marcel Renault.

Un temps, il s'essaie au commerce et à la construction automobile.

Maurice Farman en 1957

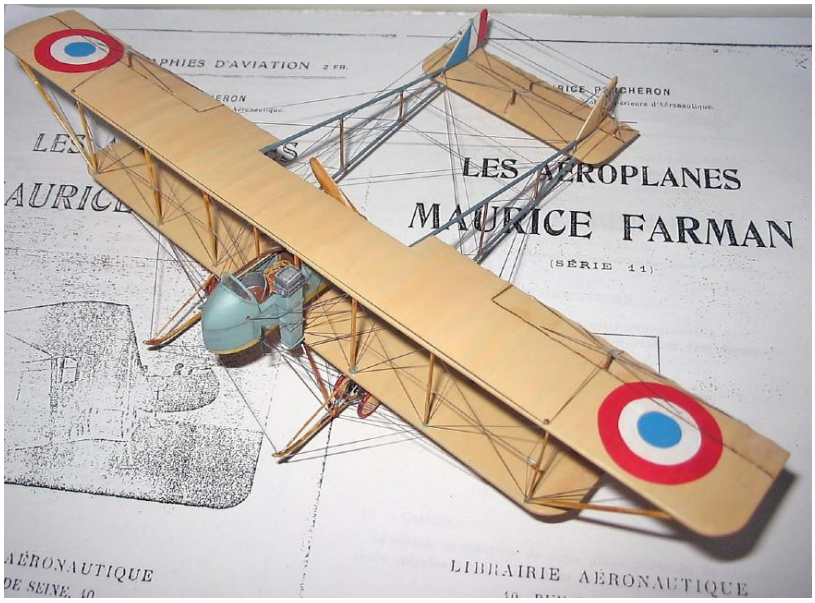
Mais c'est l'aéronautique qui le passionne le plus et il devient constructeur d'avion

Comme son frère, sa passion



principale est l'aviation. En 1909, il détient les records d'endurance et de vitesse.
Bientôt, il fabrique lui-même ses aéroplanes et invente vers 1910, d'un type d'avion biplan.

En 1912, il fonde avec ses frères une entreprise de constructions aéronautiques qui produit de nombreux avions militaires et commerciaux. Pendant la Grande Guerre, leurs ateliers emploient 7 000 ouvriers et ouvrières et produit 11 avions par jour !

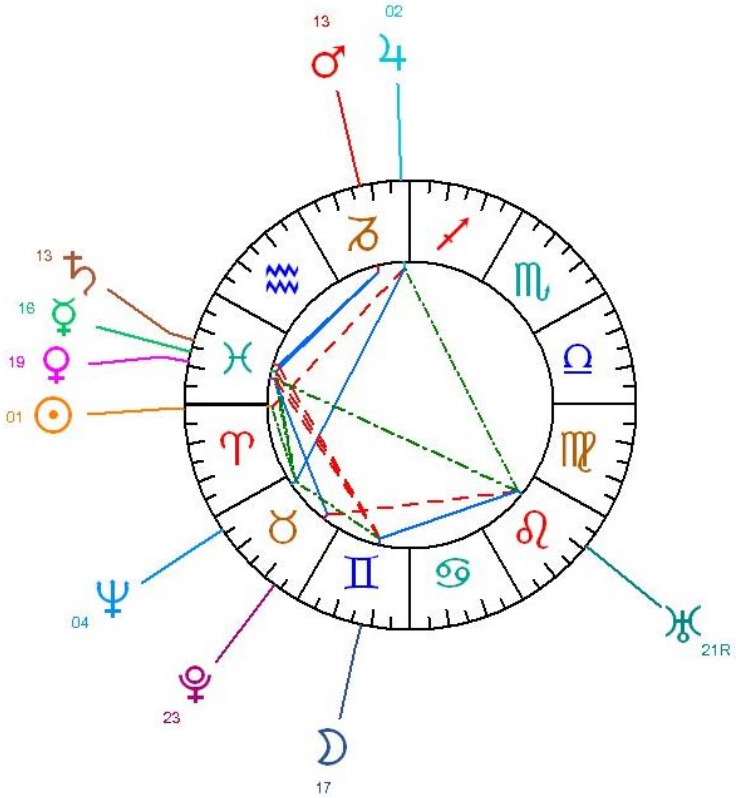


Maurice Farman décède en 1964, à 87 ans.

Titulaire de plusieurs records aéronautiques, **il ne parvient pourtant jamais à obtenir sa licence de pilote !**

Il est l'auteur d'un livre : Les Merveilles aériennes, Paris, J. Fritsch 1896)

Maurice FARMAN



Son nom, haut-lieu du tennis international, brille encore au firmament des « Fous d'Icare », car en moins de 8 ans, cet aviateur virtuose signe nombre d'exploits et records, survole en premier la Méditerranée en 1913 avant de mourir en combat aérien en octobre 1918.

Roland GARROS

Né Eugène Adrien Roland Georges GARROS
Le 6 octobre 1888 à 8h45 du matin à Saint-Denis Île de La Réunion
Selon acte de naissance n°742

Décédé le 5 octobre 1918 à Saint-Morel Ardennes 08

J'étais en face de ce que j'avais décidé de faire. Il n'y avait pas à hésiter !

Cravate, chemise, gilet, costume de ville… voilà Garros dans la tenue du parfait gentleman, pour passer aux commandes de ces aéroplanes qui, à l'aube du 20e siècle lance l'aéronautique en France et dans le monde.

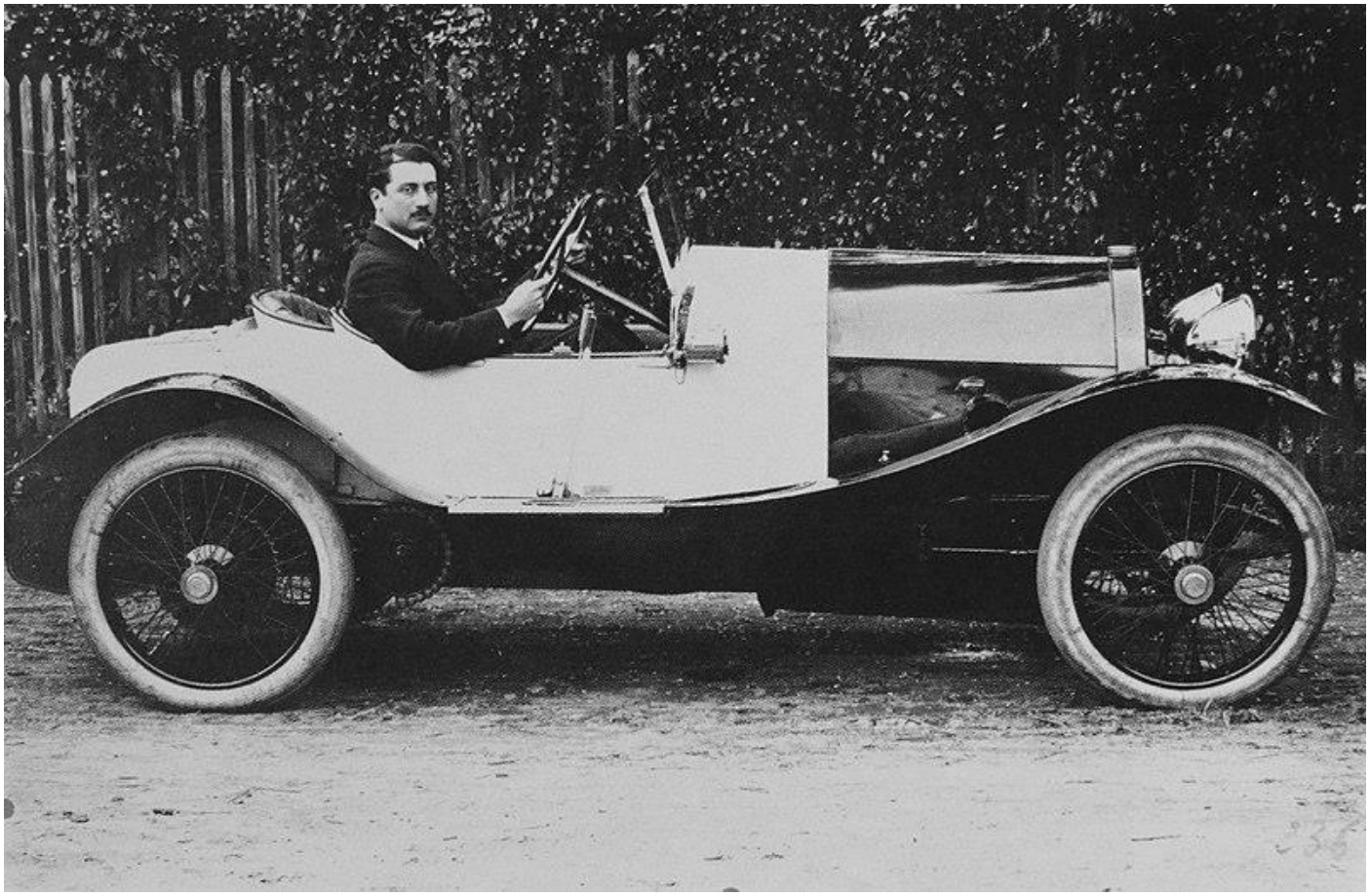
Ce fils d'Hermès vite surnommé « le roi de l'air », apprend à voler sur une « *Demoiselle* » **Santos-Dumont,** le plus petit avion de l'époque et aussi le moins cher.

J'étais en face de ce que j'avais décidé de faire. Il n'y avait pas à hésiter ! déclare-t-il en 1910 quand il s'installe pour la première fois dans un aéroplane.
Alors qu'il compte étudier le piano pour devenir concertiste, Garros vient de découvrir l'aviation à Reims lors d'un voyage d'agrément en 1909.
C'est le déclic d'une passion qui fait de sa vie un destin.

Nanti du brevet de pilote n°147 obtenu le 19 juillet 1910 à Cholet dans le Maine-et-Loire, il cède dès lors son commerce d'automobiles acquis après son diplôme d'HEC et de bachelier en droit. Et la même année, il rejoint le *Show Moisant* pour une tournée américaine, où il apprend vite à dompter ces oiseaux mécaniques qui font tant vibrer le public.

On dit que les femmes se retournent sur le passage de ce bateleur du ciel au regard d'ébène mûri sous les tropiques et promenant un air de dandy serein.
C'est en fait toute une foule en extase qui acclame partout, ces incroyables pionniers de l'air. Bientôt les dons de virtuose de Garros sont tels qu'à son arrivée dans le ciel de Gênes, les cloches des 200 églises se mettent à carillonner.

Après des virages à couper le souffle, le voilà qui fond sur l'assistance tel un oiseau de proie prêt à raser le sol avant de prendre de la hauteur après deux boucles impressionnantes. Ainsi sur l'aérodrome improvisé de *Champirol aviation* près de Saint-Étienne, ce 3 août 1911 on n'avait jamais vu semblable affluence et pareil émoi, avec piétons, cyclistes, voitures, tramways, une ruée de grand-messe venue vibrer aux exploits des chevaliers du ciel.



Roland Garros vers 1910 au volant d'une **Bugatti** Type 18.

Toujours plus haut avec le record mondial d'altitude en 1912

Bourlinguer est dans les gènes de ce fils d'avocat et conseiller général, puisque Roland Garros a déjà séjourné en Cochinchine, aux Indes et à Madagascar à son arrivée en France à l'âge de 12 ans.

Pour fortifier sa santé fragile, il lui faut l'air méridional de Cannes où il fait ses études et devient un sportif endurant grâce notamment à la bicyclette. Une fois guéri, il termine ses études au Lycée Janson de Sailly à Paris.

Roland Garros qui vient de trouver sa voie dans le ciel s'illustre souvent lors des exhibitions aériennes et compétitions qui font s'affronter ces hommes volants tels des Icares aux ailes mécaniques.

Ainsi de 1910 à juillet 1914, il s'illustre dans plus de 70 meetings et journées d'aviation.

Possédé par la frénésie de l'air, pressé de vivre et de voler, il est le seul aviateur au monde en 1911 à participer à la fois à la course Paris-Madrid, Paris-Rome et au circuit européen (Paris, Liège, Spa, Liège, Utrecht, Bruxelles, Roubaix Calais, Londres, Calais, et Paris).
Il bat à trois reprises le record mondial d'altitude qu'il porte à 3910 mètres à Paramé près de St Malo le 4 septembre 1911, aux commandes de son **Blériot**.
Toujours plus haut… puisqu'il atteint 4960 mètres à Houlgate le 6 septembre 1912 et 5601 mètres à Tunis à bord d'un **Morane-Saulnier**, le 23 septembre 1912.

Après un survol de 500 km de mer, il franchit la Méditerranée avec 5 litres d'essence à l'arrivée

Et avec son survol mythique de la Méditerranée le 23 septembre 1913, ce jeune homme de 25 ans réussit le plus long raid de ville à ville et inscrit une des plus belles pages d'histoire de l'aviation naissante. Pour la 1ère fois, un avion relie deux continents.

Ce jour-là, il franchit 730 km dont 500 au-dessus de la mer, à bord d'un **Morane-Saulnier** type H avec un moteur Gnome de 60 cv soigneusement préparé par son mécanicien Jules Huc, artisan méconnu de ce succès.
Parti de Saint-Raphaël à 5h55 par temps clair mais avec des vents contraires, il s'élève jusqu'à 2500 mètres et suit un itinéraire longeant la Corse et la Sardaigne.
Lorsqu'il se pose dans un champ à 13h53 près de Bizerte où personne ne l'attend, il lui reste 5 litres d'essence !

En inspectant son moteur qui avait eu quelques sautes d'humeur, il découvre deux anomalies qui auraient pu être fatales. Un ressort de rappel manquait à la tête d'un cylindre, mais la force centrifuge avait permis le fonctionnement de la soupape. D'autre part, un axe de culbuteur s'était fendu, une moitié avait sauté, l'autre par chance s'était coincée à sa place !
La Providence a veillé. Garros est fait chevalier de la Légion d'honneur.

Peut-on mesurer aujourd'hui mesurer l'exploit de ce vol vers l'Afrique ?
Le pilote, le buste en plein air ; la quantité d'essence emportée pour un tel vol ; les calculs de consommation ; la précision de la navigation sans instruments et sans radio…
Tout cela signe le sérieux de la préparation et la parfaite connaissance du matériel à une époque où les pilotes étaient souvent qualifiés de « fous volants ».

Les records aériens pleuvent. Le 1er vol postal de l'histoire a lieu en Inde grâce à **Henri Péquet** le 18 février 1911. L'année même où Garros franchit la Méditerranée, **Adolphe Pégoud** est le 1er pilote qui saute en parachute d'un avion le 19 août 1913.

La guerre aérienne, les victoires, la captivité et la mort au combat…

Puis c'est la guerre.
Garros engagé volontaire l'aborde comme pilote d'observation et son 1er vol au front a lieu le 16 août 1914.

Dès 1914, il fonde le *Groupe des Aviateurs*, notamment pour aider veuves et orphelins de leurs camarades aviateurs morts au combat.

A l'instar de nombreux aviateurs, il rêve de passer sous l'Arc-de-Triomphe de l'Étoile. Après étude du projet, il déclare : *Celui qui essaiera de passer là se tuera !* Pourtant **Charles Godefroy,** aviateur virtuose et inconnu réussit l'exploit unique le 7 août 1919.

LE MIROIR

PUBLICATION HEBDOMADAIRE, 18, Rue d'Enghien, PARIS

LE MIROIR paie n'importe quel prix les documents photographiques relatifs à la guerre, présentant un intérêt particulier.

GARROS ET FONCK QUI VIENNENT D'ÊTRE FAITS OFFICIERS DE LA LÉGION D'HONNEUR

Le Miroir n°236 vers 1915 avec en couverture **Fonck** et Garros

Garros signe sa première victoire aérienne le 1er avril 1915 à St-Pol-sur-Mer grâce à un système de tir à travers le champ de l'hélice qu'il a contribué à mettre au point avec **Saulnier.** Ce procédé efficace lui permet 4 autres succès dans les 2 semaines suivantes.

Contraint d'atterrir derrière les lignes ennemies au nord de Courtrai le 18 avril 1915, il ne réussit pas à incendier son appareil qui tombe aux mains des Allemands avec son précieux secret.

Fait prisonnier pendant 3 ans, il parvient à s'évader le 14 février 1918 déguisé en officier allemand. Il reprend sa place au combat sans avoir eu le temps d'assimiler tant l'évolution technique que la stratégie nouvelle de la guerre aérienne. De plus sa myopie prononcée devrait l'écarter de la chasse.
Sourd aux supplications de ses amis, et refusant le poste *protégé* que lui propose Clémenceau, il retrouve le groupe des *Cigognes* le 20 août 1918.

Après une ultime victoire aérienne le 2 octobre 1918, le lieutenant Garros, qui s'est aventuré au-delà des lignes ennemies, tombe sous le feu des assaillants dans le ciel ardennais.
Son corps est retrouvé à l'entrée même du cimetière de Vouziers !

Avion **Morane-Saulnier** équipé du tir à travers l'hélice – source Wikipédia

Sources documentaires :

- fiche biographique adressé par le Musée de l'Air et de l'Espace – Aéroport du Bourget adressée en mai 1997
- «Non à l'oubli » *L'incroyable aventure française dans le ciel* de Jacques Noetinger – Nouvelles Éditions Latines
- dictionnaire Robert2 p.720
- dictionnaire Les Français du Ciel éd. Le Cherche Midi p.230
- dictionnaire universel de l'aviation éd. Taillandier p.413-414
- Chronique du XXe Siècle p.147
- Grandes Heures de l'aviation Edmond Petit et Pierre Waleffe p.34
- article Le Progrès de Serge Granjon 16 mars 2003
- Pèlerin-Magazine n°6018 du 3 avril 1998

Tombe de Roland Garros à Vouziers – source Wikipédia

Un Icare magnifique : des exhibitions périlleuses, aux combats chevaleresques…

Chez ce fou d'Icare, on trouve sans surprise une valorisation de l'axe nomade Gémeaux-Sagittaire. Ces deux signes voyageurs se combinent chez Roland Garros avec le goût des mécaniques d'avant-garde et au besoin de spectaculaire.

Habité par le feu ardent de la passion, il n'a de cesse de dépasser les obstacles au service d'une ambition réalisatrice exigeante.
L'influence jupitérienne en fait un excellent metteur en scène dans des exhibitions aériennes périlleuses qui tissent pour lui l'étoffe du héros populaire.

Séduire le public est un enjeu naturel pour la Balance, habile aussi dans l'air pour tenir en équilibre son aéroplane.

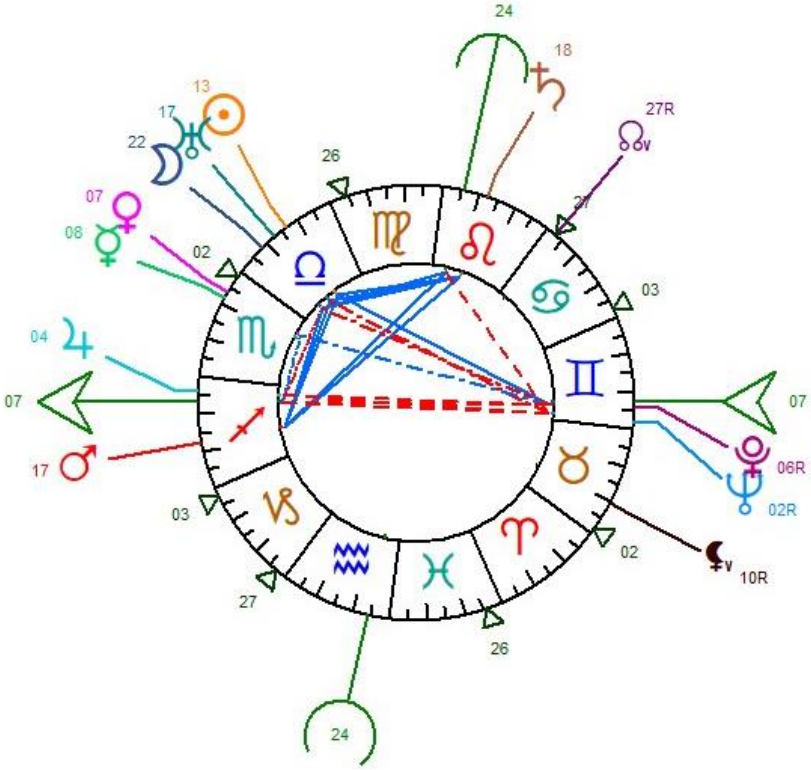
Fort d'un sang-froid et d'une rigueur à toute épreuve, Garros porte haut l'esprit chevaleresque du guerrier qui fait fi du danger et du risque de mort.

L'aviation a permis à cet homme d'action, habité par un destin de pionnier et de découvreur, de faire vivre toutes les facettes de son caractère.

En outre, son nom survit grâce à ce haut-lieu du sport français, stade baptisé à son nom en 1927, grâce à son ami **Émile Lesieur.** Il est un symbole qui sied à cet « as » de l'aviation par ses spectacles sportifs aux enjeux difficiles et

stressants de la haute compétition, exigeant mobilité, maîtrise, enthousiasme et goût de la démonstration médiatique.

Roland Garros : quel destin fulgurant dans le ciel de l'aéronautique naissante !



Logiciel Auréas Astro PC Paris

Merci à Marc Brun de m'avoir mis sur la piste de cet Icare magnifique.

Ce prénom fait la gloire des premières machines volantes.
Quand l'ingénieur motoriste Levavasseur décide de construire un aéroplane, il l'appelle « Antoinette » en l'honneur de la fille de son ami Gastambide, son associé et mécène.

« ANTOINETTE »

(Emilie Léonie Antoinette GASTAMBIDE dite Antoinette GASTAMBIDE)
née le 10 mars 1888 à 3h20 du matin à Paris 8e
Source : état-civil en ligne Paris acte n°432
décédée le 14 juin 1976 à 7h à Paris 17e

Pour qui s'intéresse aux pionniers de l'air, « Antoinette » évoque le 1er vol du plus lourd que l'air. Le souvenir des aéroplanes et moteurs « Antoinette » est immortalisé, par des audacieux tels Santos-Dumont, Farman, Latham, Legagneux…

Un jour de 1903, Antoinette, jeunette de 15 ans, se trouve en vacances à Etretat en compagnie de son père et lors d'une promenade sur la falaise, ils rencontrent l'ingénieur Levavasseur. Jules Gastambide, admire beaucoup cet ingénieux motoriste, connu quelques années plus tôt en Algérie.

Ce jour-là, Levavasseur annonce son intention de construire un aéroplane :

- *Ah ! dit Gastambide, songeur et qu'est-ce-que c'est un aéroplane ?*
- *C'est une machine qui a deux ailes comme un oiseau. C'est plus lourd que l'air et ça vole. Mais je' ne peux pas faire cela tout seul, ajouta Levavasseur ; voulez-vous m'aider ?*

D'emblée, Gastambide, y croit :

- *C'est entendu, dit-il simplement.*

Alors, se tournant vers la jeune demoiselle, Levavasseur ajoute :

- *Nous l'appellerons « Antoinette » en l'honneur de votre fille et je suis sûr qu'elle nous portera bonheur.*

La jeune Antoinette, toute fière, s'empresse d'aller raconter la chose à ses camarades.

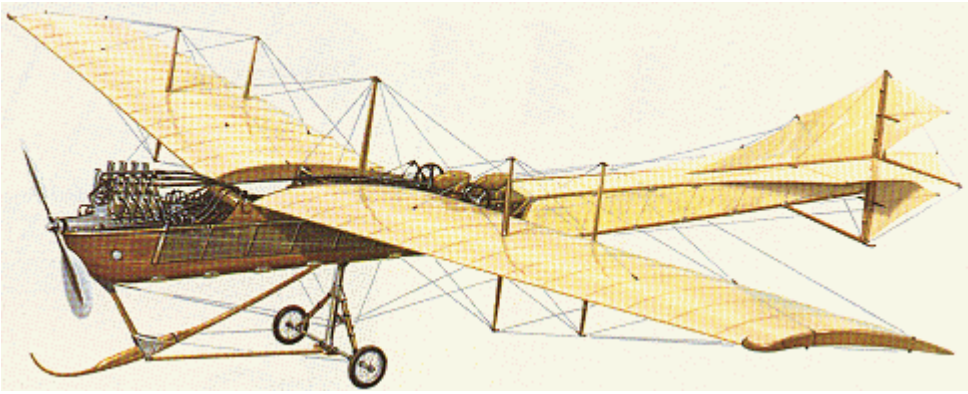
- *Vous ne savez pas. Mon papa va faire une machine qui ira très haut en l'air, qui passera par-dessus les arbres et par-dessus les maisons*
- *Qu'est-ce que c'est que cette histoire ? Tu es complètement folle !*

Voilà Antoinette ridiculisée… et même battue !

Pendant ce temps, les deux hommes se mettent au travail sans perdre de temps et un moteur « Antoinette » équipe, dès le printemps 1905, le canot de course piloté par **Hubert Latham** au meeting de Monaco.

Levavasseur est le premier à produire des moteurs légers et puissants, indispensables au développement de l'aviation.

En 1906, **Alberto Santo-Dumont**, qui a entendu parler du moteur « Antoinette », en fait équiper l'aéronef de sa fabrication le 14bis, et réalise dans le parc de Bagatelle, près de Paris, plusieurs vols mémorables. Dans ce vol public, est homologué le 1er record du monde de l'aviation.
Le 23 octobre, il gagne le prix **Archdeacon** en volant 60 mètres, après 200m de roulage au sol.
Enfin le 12 novembre, il réussit un vol de 220m à 5 ou 6 mètres de hauteur, ce qui lui vaut le prix de l'aéro-club de France, en présence d'une foule considérable.
Et parmi les spectateurs enthousiastes, il y a Jules Gastambide et sa fille Antoinette, celle-ci se souviendra toujours de l'étrange spectacle des chronométreurs allongés à plat ventre pour bien saisir le moment où les roues quittaient le sol….
En mai 1906, Levavasseur et Gastambide fondent à Puteaux, la Société des Moteurs Antoinette et parmi les mécaniciens, il y a **Georges Legagneux,** comme metteur au point.

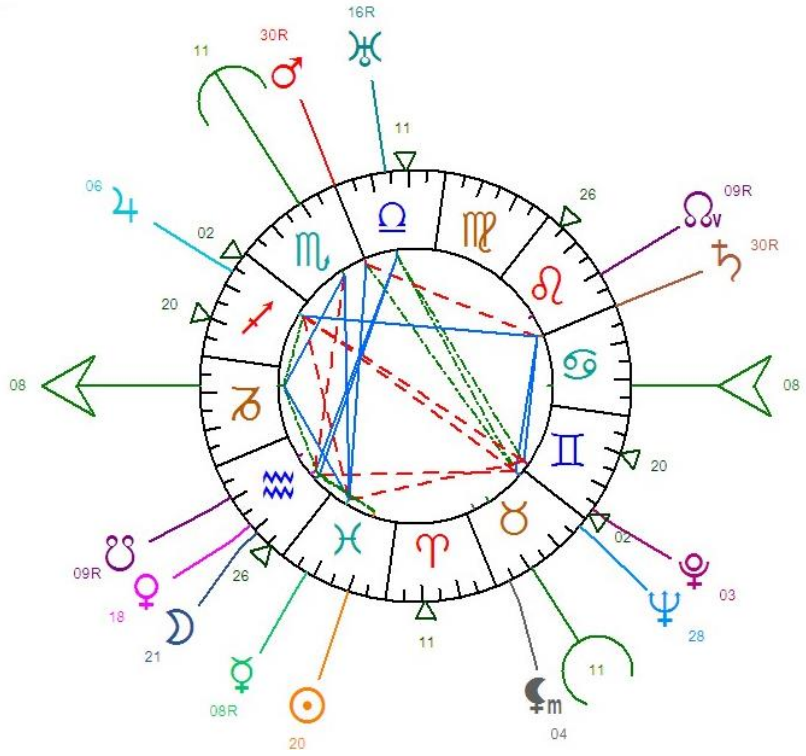


Aéroplane « Antoinette » produit par Levavasseur-Gastambide – 1908

Devenue vieille dame, élégante, pleine de vie, de gaieté et d'humour, Antoinette évoque son père, un homme merveilleux, simple, enthousiasmé par toute nouveauté, littérateur à ses heures.
On sait qu'Antoinette, par ailleurs, portraitiste de grands talents, possédait une merveilleuse collection de photographies des premiers fous volants dans leurs drôles de machines.
Son fils, Francis Guex, producteur radio-Télévision sera l'époux de Jacqueline Huet présentatrice TV.

Antoinette, témoin des évènements fabuleux du début de l'aviation a son prénom attaché pour toujours à la première grande réussite française dans le domaine de la construction aéronautique.

Sources documentaires :
L'étrange race des hommes volants par le Général Barthélémy, éditions France-Empire et Généanet en ligne


16R
30R
11
11
06
02
26
09R
30R
20
08
08
20
02
09R
26
18
21
03
28
11
11
08R
20
04

Aéronaute célèbre, il est le 1er postier de l'air avec ses ballons-poste qui font merveille pendant le siège de Paris par les Prussiens en 1870.
En 45 ans, il construit 18 montgolfières, 50 ballons à gaz et réalise 1.500 ascensions dans une dizaine de pays et sur deux continents.

Eugène GODARD

Né Pierre Eugène Godard le 26 août 1827 à 23h à Clichy Hauts-de-Seine 92
Selon acte n°230 – AD92 en ligne – E_NUM_CLI 61 1827 – vue 59/98
Décédé le 9 septembre 1890 à Bruxelles Belgique

Paris assiégé en 1870 ! Mais le courrier et Gambetta s'envolent en ballon !

Dans Paris encerclé par les Prussiens à partir de septembre 1870, plus de communication ni de ravitaillement.
La capitale est coupée du monde, il suffira d'un artiste photographe excentrique et aérostier comme **Nadar** doublé d'un aéronaute ingénieux comme Godard pour redonner un peu du vent de la liberté à Paris assiégée.

Tournachon, dit Nadar, vient de glisser au gouvernement l'idée d'utiliser des ballons à gaz pour s'évader de Paris par les airs et emporter du courrier en province.
Dans la nacelle suspendue, prennent place, un aéronaute, avec passagers ou non, courrier et pigeon voyageurs. N'étant pas dirigeables, les ballons tomberont n'importe où, au gré du vent et parfois en zone occupée…

Le gouvernement provisoire de la Défense Nationale demande à Eugène Godard de construire des ballons pour la poste aérienne.

La gare d'Austerlitz puis la gare de l'Est deviennent alors ateliers de construction où Eugène Godard, son frère Jules et son épouse, réalisent 33 ballons d'octobre 1870 à fin janvier 1871.

Ces ballons, qui seront la liaison avec la province, permettent l'envol de **Gambetta** en octobre 1870 et l'envoi de dépêches. Au total ce sont plus de cinquante ballons qui prennent l'air à la barbe de l'ennemi.

A 18 ans, il voit décoller un ballon. Sa passion est née !

Fils d'un maître-maçon, Eugène Godard est lauréat du Conservatoire des Arts et métiers. Il envisage la carrière d'architecte, jusqu'à un jour de 1845 où il assiste au décollage d'un ballon libre à gaz. La passion de l'air sera sa vie. Un peu comme **Pilâtre de Rozier** et le **Marquis d'Arlandes** qui sont les premiers hommes de l'air de l'histoire, en 1783.

Pour acheter un vrai ballon, il se fait ficeler à une planchette et emporter par une montgolfière en papier et rafistolée d'emplâtres. Le spectacle est bref, mais les cris du public durent. En effet, le jeune Godard percute les cheminées et pour le libérer, heureusement qu'un épicier en demi-gros, arrivé par une lucarne, consent à couper les ficelles pour prolonger la carrière de cet Icare apprenti.

Des toits de Paris, l'aéronaute en herbe n'en gardera nulle amertume car, organisateur de la Poste aérienne en 1870, il n'aura de cesse de les survoler et les voir défoncés par les 240 canons prussiens à longue portée.

Aéronaute et constructeur, à peine âgé de 20 ans.

Il construit sa première montgolfière... qui ne décolle pas.
A partir de 1846, il conçoit et lance avec succès plusieurs montgolfières. L'année suivante, installé à Lille avec son frère Louis, il réalise sa première ascension libre en montgolfière et commence sa carrière professionnelle d'aéronaute-constructeur.

Eugène Godard a 22 ans, quand il rencontre en 1849, le célèbre aéronaute anglais Charles Green qui le persuade de voler en ballon gonflé au gaz d'éclairage. Il construit le *Ville de Bordeaux* qui fera de nombreuses ascensions, pendant près de vingt ans, jusqu'en 1869.

Départ de Gambetta sur le ballon l'"Armand-Barbès" le 7 octobre 1870

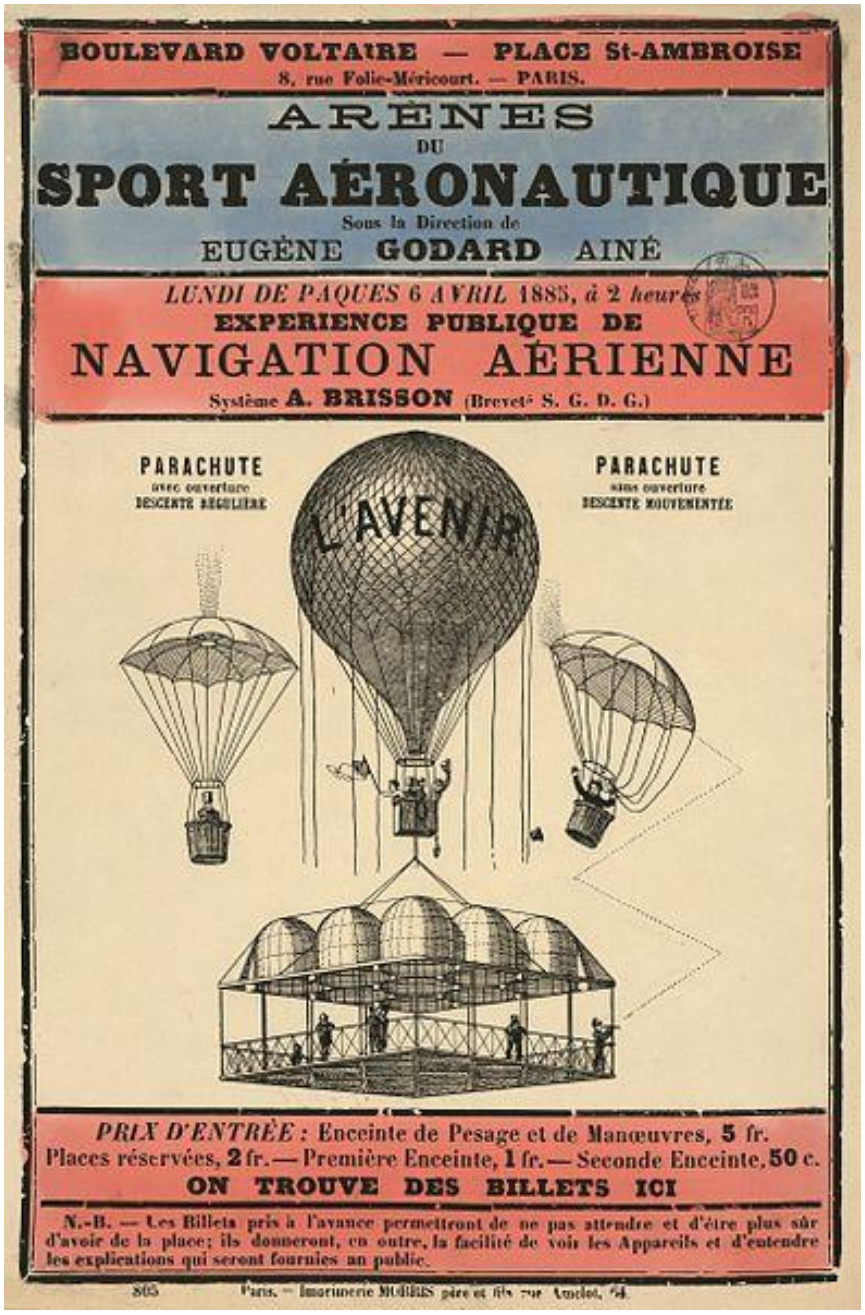
C’est avec le *Ville de Paris* son premier grand vol de Paris à Gits en Belgique.
Pour Henri Giffard, inventeur et mécène d’aéronautes, il construit son premier dirigeable à vapeur. En 1853, il survole pour la première fois les Alpes autrichiennes. Il est le 2e aéronaute à survoler les Alpes en ballon.

Le mariage de l’empereur François-Joseph est pour Godard l’occasion de faire une série d’ascensions et aussi de décrocher un contrat avec le gouvernement autrichien. Il se voit décerner le titre d’Aéronaute de l’Empereur d’Autriche.

Voyageur dans l’âme, en 1855, Eugène se rend aux Etats-Unis avec son épouse et son frère Auguste. Il a 28 ans. Il y séjourne jusqu’en 1855, réalisant de multiples ascensions dans les grandes villes américaines et même à Cuba.

En 1856, après un vol périlleux lors d’une tempête à Cincinnati, il invente le panneau de déchirure qui permet de dégonfler instantanément une enveloppe de ballon.

De 1845 à 1890, 18 montgolfières, 50 ballons à gaz, 1.500 ascensions



On lui doit la première ascension libre avec passager au Canada sur un ballon de sa construction.

En 1863, il construit *l'Aigle*, une gigantesque montgolfière pouvant contenir 14.000 m^3 d'air chaud.

Durant sa carrière, Eugène Godard accumule les exploits, scientifiques avec Camille Flammarion, militaires ou civils, inventeur de la télégraphie optique utilisée par les marins et pour les communications nocturnes.

Aéronaute en 1859, lors de la campagne d'Italie, il est la vedette aux yeux du public pour avoir traversé par la voie des airs les Alpes, les monts Karpathes, la mer de la Manche et enlevé avec lui, plus de 4.000 personnes.

Son fils Eugène II né en 1864, sera aussi un célèbre aéronaute et constructeur de ballons.

L'écrivain visionnaire Jules Verne fait le 28 septembre 1873, sa première et unique ascension en ballon avec Eugène Godard, et son fils.

Démonstration de vol avec saut en parachute, de Jack le singe

Venu à Saint-Etienne (Loire) faire la démonstration du vol de son ballon *Météore* gonflé au gaz d'éclairage, le 2 août 1874, l'aéronaute s'élève à 1.427 mètres au-dessus de la place de l'Hôtel-de-Ville.

Pour ajuster son vol, Godard manœuvre la soupape et le lest : ce qu'il appelle « papillonner ».

Une foule considérable, friande d'extraordinaire, assiste au saut en parachute du singe Jack depuis la nacelle en osier du ballon. L'animal dans sa cage atterrit sur la ligne de chemin de fer. Et quelques jours plus tard, l'exploit est réédité et cette fois, Jack se retrouve dans le pensionnat Valbenoîte où il est le premier élève dispensé d'inscription.

En 1885, devenu directeur des Arènes du sport aéronautique, Godard organise la première compétition aérostatique en France, puis se fixe définitivement à Bruxelles, en 1888.

Au terme d'une longue et féconde carrière, cet adepte d'Icare, décroche plusieurs records du monde en altitude, distance et durée.

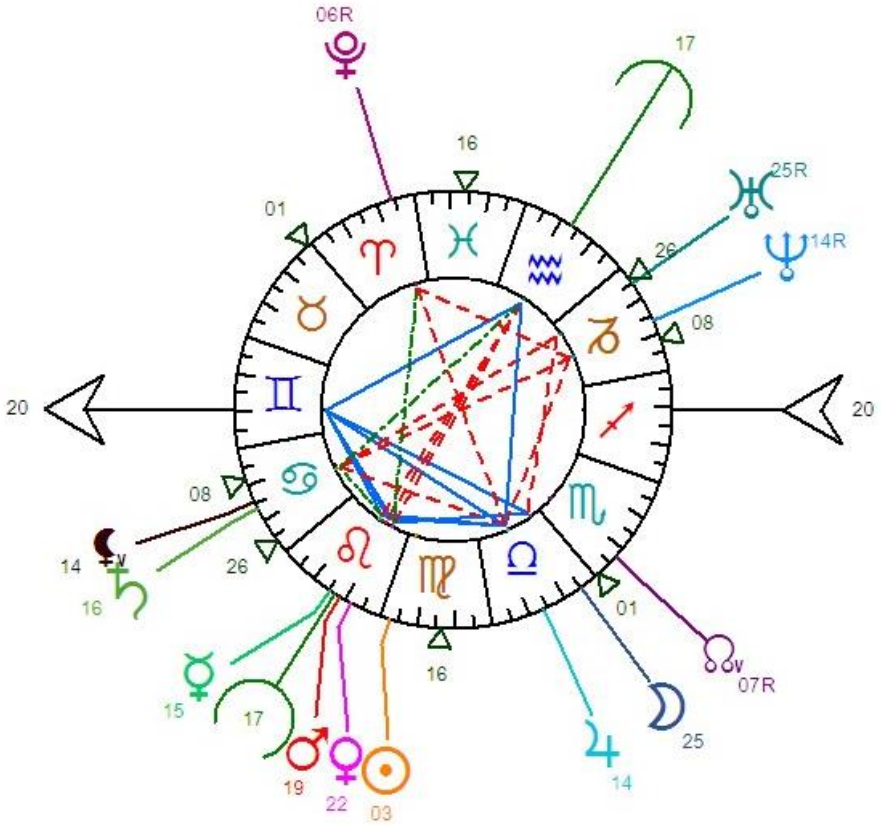
Un leader amateur de voyages et de spectaculaire

Homme de l'air et du feu, Eugène Godard, grand amateur de déplacements, est à l'aise dans le vol aérien possible grâce à l'air chaud qui gonfle le ballon.
Doté d'une âme de leader, il voit clair en toutes situations avec une chance qui lui est fidèle.

S'adapter aux turbulences de l'air et maîtriser le feu lui sont naturels d'autant qu'il est fait pour un métier indépendant et d'avant-garde.

Amateur de spectaculaire dans un contexte festif, la popularité et la réussite lui arrivent aisément.

Source documentaire : Wikipédia et articles de presse de la Tribune-le Progrès du 30 09 02 au 06 10 02 de Serge Granjon


06R
17
16
25R
01
14R
26
08
20
20
08
14
26
16
01
16
07R
15
17
25
14
19
22
03

En avion, il passe sous l'Arc de Triomphe, le 7 août 1919

Charles Aristide **GODEFROY**

né le 29 décembre 1888 à 7 heures du matin à La Flèche Sarthe 72, acte n° 168
décédé le 11 décembre 1958 à Soisy sous Montmorency Yvelines 78

Humiliés de devoir défiler « à pied » pour le défilé du 14 juillet 1919, des aviateurs projettent de passer sous l'Arc pendant la parade militaire

Pour les « Fêtes de la Victoire », le 14 juillet 1919, l'aviation n'est pas favorisée : aucune manifestation aérienne prévue et c'est « à pied », groupés derrière leur porte-drapeau René Fonck, que défilent les héros de l'air. Pour des raisons de sécurité, peut-être excessives, aucune manifestation aérienne n'est prévue.

Pour venger cet affront, l'aventureux pilote, Jean Navarre, projette de passer en vol sous l'Arc de Triomphe de l'Etoile, au moment même de la Revue Militaire. Mais il se tue quatre jours auparavant lors d'une démonstration de voltige à Villacoublay.

Charles Godefroy, reprenant le projet, s'entraîne en vue de cet exploit

Trois semaines plus tard, le 7 août, l'aviateur Charles Godefroy, adjudant-chef juste démobilisé, reprend l'idée de Navarre. Mobilisé en 1914 dans l'Infanterie, il obtient deux citations en qualité d'agent de liaison. Affecté à l'aviation le 1er septembre 1917, il obtient son brevet le 21 novembre. Grâce à ces compétences de pilote il devient rapidement instructeur de vol.

Il est de ceux qui rêvent de passer sous l'Arc et, pour cela, s'entraîne près de Miramas en passant sous un pont du Petit Rhône, à la grande frayeur des pêcheurs qui se demandent qui est « ce fada » !

De retour à Paris, Godefroy, titulaire de 500 heures de vol, se rend souvent sur la place de l'Etoile pour étudier les vents aux abords du monument. En effet, le croisement des avenues provoque des courants d'air contraires. Le vol des pigeons sous la voûte l'aide aussi à étudier sa manœuvre.

Le pilote s'estime prêt, mais comme c'est interdit, il va agir en fraude ! Grâce à la complicité d'un mécanicien de Villacoublay, Lagogué, il réalise son exploit.

Accès à la vidéo du vol : http://www.youtube.com/watch?v=HIZzkq5Y8q0

Godefroy réussit au grand émoi des passants, des passagers d'un tramway et même des journalistes

Le 7 août 1919, à 6 heures du matin, Godefroy arrive à l'aérodrome où le mécanicien l'attend près du hangar. Il choisit un « Bébé » Nieuport, à moteur Gnome de 120 cv, soigneusement mis au point. Le temps brumeux cache les deux conspirateurs mais ne favorise guère le vol. Il est 7h20.

Le pilote lui-même relate ce moment :

« Après avoir survolé Neuilly, la porte Maillot, l'avenue de la Grande-Armée à plus de 150 à l'heure, j'arrive à l'Etoile et descend en spirales. Puis, par un large virage, je retourne prendre ma ligne à la porte Maillot. Je vole à 15 mètres au-dessus du sol et file droit au but. Ma résolution est prise : je passerai sous l'Arc de triomphe. Mais voilà que parvenu non loin du monument, je suis assailli par un brusque coup de vent. Vais-je échouer au port ? Je ne prends pas le temps de me le demander. Je redresse mon appareil avec toute mon énergie et je passe à 150 à l'heure. J'ai réussi, je me sens heureux et je vole tranquillement jusqu'à la Concorde. Et me voilà de retour à Villacoublay. Mon voyage n'a pas duré une demi-heure et, bien qu'il y ait peu de chances pour que je le refasse jamais, il m'a causé une émotion mêlée de joie et de tristesse, car je pensais à Navarre. »

Imaginez la peur des voyageurs du tramway qui arrive juste au moment où l'avion passe sous l'Arc ! Certains des passagers sautent à terre tandis que des passants affolés se sauvent dans tous les sens. Des journalistes, des photographes et des cinéastes, prévenus par l'écrivain Jacques Mortane, se sont aplatis au sol ; l'un d'eux s'est même trouvé mal.

un Bébé » Nieuport; c'est avec ce type d'appareil que Charles Godefroy passe sous l'Arc de triomphe.

Charles Guynemer y avait renoncé et Roland Garros disait que c'était impossible

Ainsi, avec un appareil de 7m52 d'envergure, Charles Godefroy passe sous une voûte de 14,5 m de large.

En 1916, Guynemer songeant à tenter le passage sous l'Arc de Triomphe, survole les Champs Elysées et se rend compte de la témérité de l'entreprise et prudemment renonce : *« C'est impossible. Quand on arrive sur l'Arc, on ne voit pas le trou, mais seulement un mur de pierres. »*

Roland Garros étudie, lui aussi, le projet. Il est formel : *« Celui qui essaiera de passer par là, se tuera ! »*

Charles Godefroy, héros d'un exploit unique pendant soixante ans

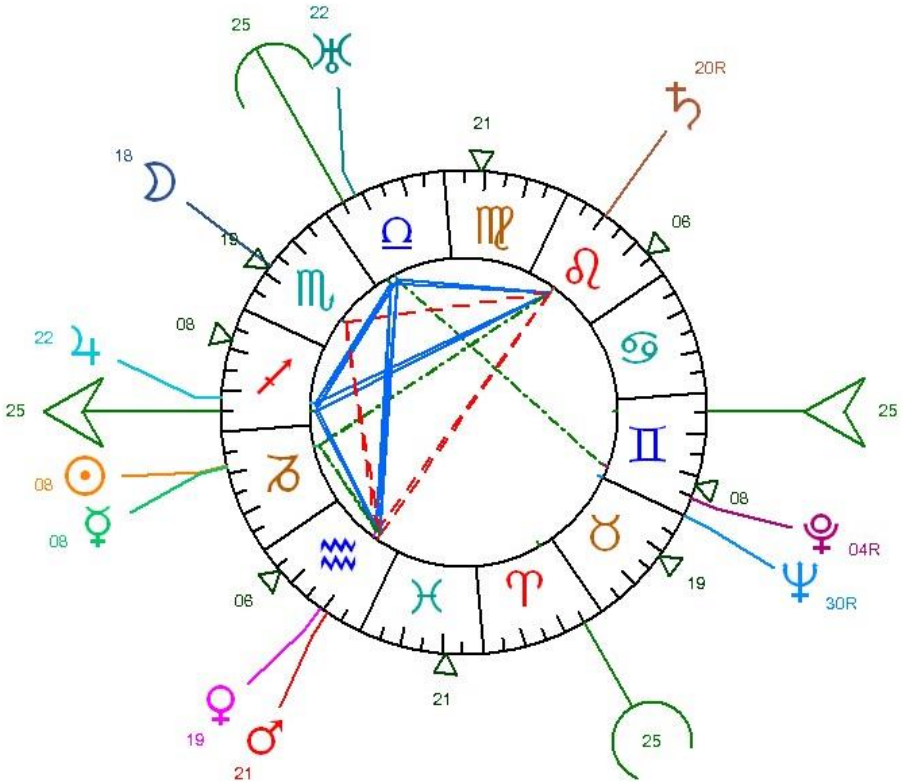
Godefroy, bien vite identifié, s'en tire avec un simple avertissement. Il devient un héros local à la Flèche où une plaque est apposée sur sa maison natale.

Après cet exploit, Charles Godefroy renonce à voler. On ne sait s'il le fait pour l'amour de sa famille - marié le 24 septembre 1919 – ou par contrainte des autorités militaires.

Il s'installe avec sa femme et sa fille à Soisy, et se consacre à son commerce de vins à Aubervilliers.

Pendant 60 ans, il est le seul aviateur à avoir osé le passage spectaculaire sous l'Arc de Triomphe, jusqu'à ce qu'en 1981, Alain Marchand la reproduise.

Charles GODEFROY



La boîte noire dans l'aviation civile, c'est lui !
La 1ère école au monde pour le personnel navigant, c'est encore lui !
Un polytechnicien qui a fait avancer l'aéronautique.

François HUSSENOT

Né le 22 mars 1912 à 5h du matin à Mézières Ardennes 08
Selon acte n°46 – AD08 en ligne – 2 E 29060 – vue 26/329

Décédé le 16 mai 1951 à Castelnau-de-Brassac Tarn 81

Pionnier mondial de l'enregistreur de vol

En une courte vie brillante et bien remplie, cet ingénieur met au point *l'hussenographe* – ancêtre de la boîte noire -, dépose 12 brevets, contribue à fonder l'École du personnel navigant d'essai et de réception (EPNER) puis en 1946, la Société de fabrication d'instruments de mesure (ou SFIM).

Fils de notaire, cet Ardennais polytechnicien intègre, **après l'X,** *l'École militaire d'application de l'aéronautique* de Versailles puis l'École supérieure d'aéronautique (Supaéro).

Ayant en poche le brevet de pilote et un diplôme d'ingénieur en aéronautique, il rejoint le Centre d'Essais en Vol (CEV) de Marignane en 1936.
En juillet 1945, nommé ingénieur au CEV de Brétigny-sur-Orge, il y crée et dirige un service pour développer les méthodes et moyens de mesures en vol.
Fort de son expertise, il fait réaliser par les Ets Beaudouin un enregistreur photographique sans équivalent dans le monde, *l'Hussenographe HB (Hussenot-Beaudouin)*.

Avant cet enregistreur sur bande de données de vol, cette tâche incombait aux pilotes qui devaient prendre des notes, souvent dans des conditions malcommodes tout en assumant leurs essais.

***L'Hussenographe* appelé ensuite *boîte noire* est à présent orange fluo.**

L'usage de cet enregistreur devient systématique et donnera naissance à la boîte noire.
Au départ, limité à une dizaine de données, cet appareil va évoluer considérablement grâce à la miniaturisation et à l'électronique.

Cette appellation d'origine « Boîte noire » vient du caractère photographique du traitement des données et aussi de la couleur noire du coffre contenant les appareils.
Mais très vite, on s'aperçoit qu'il faut lui donner une couleur plus voyante notamment en cas de perte et c'est ainsi qu'aujourd'hui il est orange fluorescent.

La société d'instruments de mesure (SFIM) fondée par Hussenot en 1947, connaît un grand succès notamment par la construction industrielle d'enregistreurs photographiques de vol « type HB » exportés dans de nombreux pays.

Professeur à Supaéro en 1948, et Chevalier de la Légion d'honneur, François Hussenot reçoit la médaille de l'Aéronautique et meurt, à 39 ans, dans le crash d'un vol d'essai, en service commandé.

Sources documentaires :
https://225.polytechnique.fr/225-histoires/francois-hussenot.html
http://ardenneaparis.free.fr/reunions/conf_Hussenot.htm
https://fr.wikipedia.org/wiki/Fran%C3%A7ois_Hussenot
Documentation Musée de l'Air et de l'Espace
Les Français du ciel – Dictionnaire historique de Lucien Robineau – Le Cherche midi
Dictionnaire universel de l'aviation de Bernard Marck – éditions Taillandier

Conquérir l'air et améliorer la qualité de la navigation aérienne

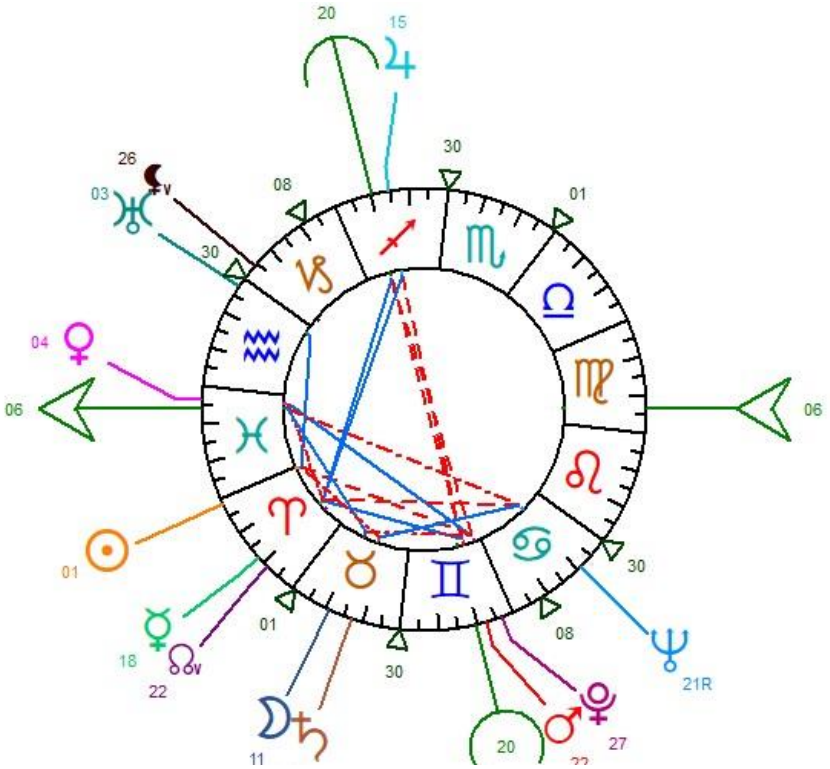
Créer des liens et se déplacer dans l'air conviennent à ce Bélier ascendant Poissons.
A la fois conquérant et adaptable, il est un pragmatique volant et met son imagination de scientifique au service de l'aéronautique.

Par l'influence d'Uranus, il est d'avant-garde et son esprit fourmille d'idées pour créer et améliorer le matériel qui facilite les liaisons aériennes et la sécurité. Pour cela, il invente ce qui ne s'est encore jamais fait.

Les projets et entreprises de grande ampleur (brevets, créations d'école et de société industrielle…) conviennent à cet ingénieur habité par le feu de la création qui l'oriente vers les voyages et les liaisons chères au Sagittaire.

Ainsi, tout naturellement il a l'intuition et le talent de penser à la photographie, formidable enregistreur pour conserver sûrement les données de vol.

Cet ardent créatif a l'ambition de toujours s'améliorer, progresser, aller plus loin et plus haut… quitte à risquer sa vie mais en laissant une belle trace dans le ciel de l'aéronautique.



Logiciel Auréas Astro PC Paris

Avant Blériot, pionnier parmi les pionniers,
il survole la Manche, en ballon puis en avion…

Arthur Charles **Hubert LATHAM**

né le 10 janvier 1883 à 15 heures (trois heures du soir) à Paris 8e, selon acte n°66
décédé le 7 juin 1912 près de Fort Archambault (Oubangui-Chari)
en Afrique Equatoriale Française (actuel Sahr Tchad)

Avec une âme d'ardent précurseur, en sportif, il découvre d'abord le vol en ballon et le yachting

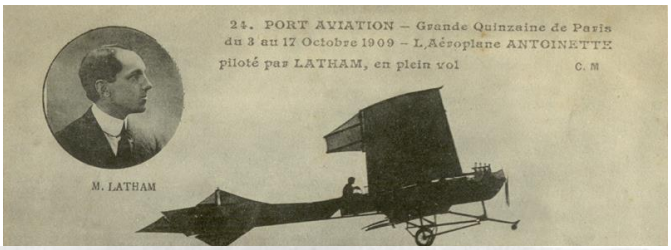
Fils d'une riche famille d'armateurs havrais, Hubert Latham reçoit en Angleterre une éducation qui lui inspire la passion du sport et aussi ce flegme imperturbable qui subjugue les foules béates d'admiration.

Découvrant la navigation aérienne avec son cousin l'aéronaute Jacques Faure, il relie Londres à Paris en ballon libre, traversant la Manche de nuit, les 11 et 12 février 1905...

Il s'adonne avec succès au yachting automobile, en 1906 et 1907 à Monaco, sur moteur *Antoinette*. Mais l'air devient son élément favori dans cette frénésie de l'aviation naissante. En 1908, il assiste à l'un des vols de Wilbur Wright.

A partir de 1909, grâce à son intrépidité, il est l'homme de tous les exploits aériens…

Dès 1909, séduit par les formes pures et élégantes du monoplan *Antoinette*, construit par Léon Levasseur, il apprend seul à le piloter. D'emblée, il s'affirme comme aviateur fin et audacieux. Il devient instructeur et pilote d'essai de la société *Antoinette* et Marie Marvingt est une de ses élèves.



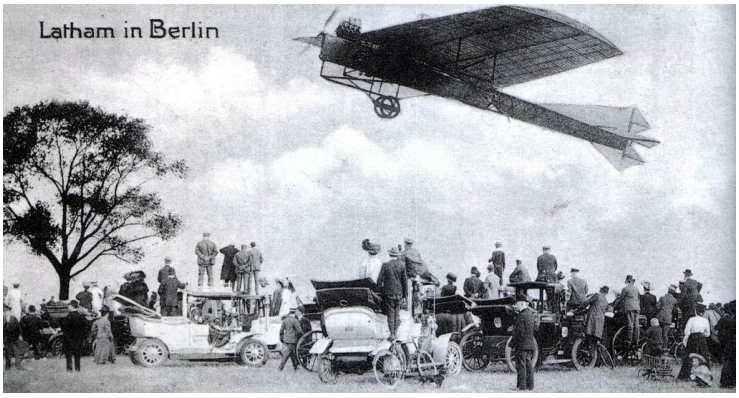
Le 18 mai 1909, il fait le 1er vol avec passager à Chalons en Champagne.

Le 9 juillet 1909, deux hommes guettent l'embellie pour s'envoler par-dessus la Manche : Latham et

Blériot. Latham ose le premier et part des falaises de Sangatte, mais son moteur cale brusquement à mi-chemin et c'est le bain forcé…

Le 19 juillet 1909, Latham fait une nouvelle tentative, mais **nouvel échec, cette fois à moins de 500 mètres des côtes britanniques !** Louis Blériot triomphe le 25 juillet 1909 en faisant la 1ère traversée maritime de l'histoire couvrant Calais-Douvres en 37 mn.

Hubert Latham est le 9e pilote breveté le 17 août 1909.



Il est le 1er à survoler une grande ville d'un bout à l'autre : Berlin capitale prussienne.

Le 30 août 1909, il prend sa revanche sur le mauvais sort, lors du meeting de Reims, où il décroche le Grand Prix de 10 000 F récompensant l'aviateur auteur des meilleures performances.

Il n'hésite pas à voler devant une foule admirative, lors d'une terrible tempête à Blackpool en Angleterre.

Et le 7 janvier 1910, à Mourmelon, il continue la série de ses vols en hauteur battant ses précédents records pour atteindre 1 100 m d'altitude.

Le 13 août 1910, en aviateur très populaire, il étonne les parisiens en suivant les rives de la Seine et en doublant la Tour Eiffel.

Mais le retour à sa passion pour la chasse au fauve lui est fatal

Latham réalise des vols et surtout des virages d'une audace incroyable. Mais sans vanité, et avec une insouciance un peu triste, il avoue : *ma témérité n'est que de l'indifférence. Je sais que les médecins m'ont condamné ; je mourrai jeune. Mourir pour mourir, j'aime autant finir dans une chute d'aéroplane !*

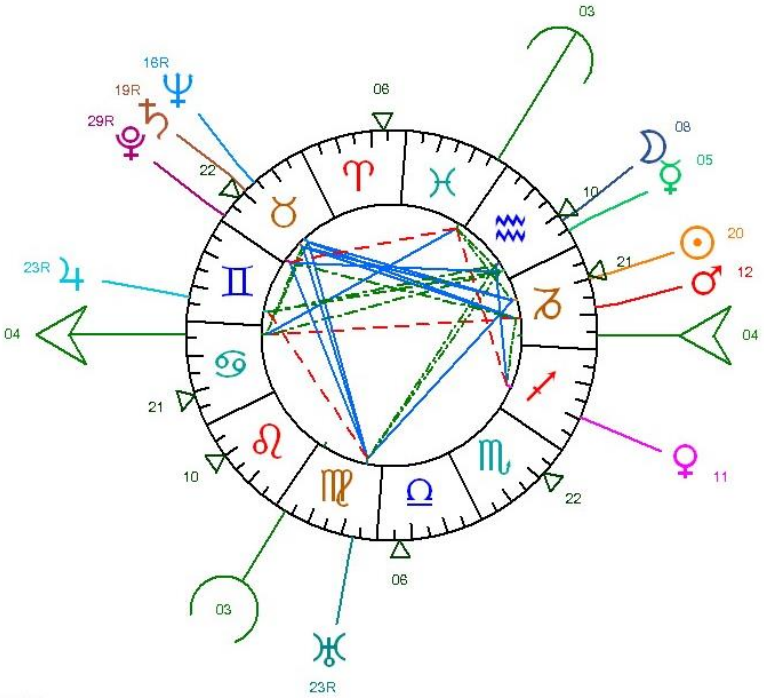
Mais le sort en décide autrement et en 1912, il revient à une de ses anciennes passions la chasse au fauve. Délaissant un moment l'aviation, il fait une randonnée au Congo. Le 7 juin 1912, il est chargé et tué par un buffle furieux. Il inhumé au Havre en 1914.

Sur les falaises entre Calais et Boulogne sur Mer, sur le monument qui lui est dédié on peut lire :

A l'amateur H. Latham 1883-1912, en mémoire de ses vols audacieux au-dessus de la Manche, ses admirateurs et amis ont élevé le monument sous le patronage de l'aéroclub de France.

La Poste l'honore par un timbre dans une plaquette dédiée aux pionniers de l'aviation, sortie en octobre 2010.

Hubert LATHAM



Georges Théophile **LEGAGNEUX**

Né le 24 décembre 1882 à 3 heures du matin à Puteaux 92 H. de S.
Décédé le 6 juillet 1914 à Saumur Somme 49 Maine et Loire

Aviateur surnommé « l'homme oiseau »
En 1909, il fait le 1er vol en aéroplane à moteur en Suède
Il est recordman d'altitude à 3 180 mètres, en 1910

Mécanicien puis pilote, il se lance à l'assaut des records, dans la ferveur de l'aviation naissante

Il a 21 ans lorsque Levavasseur, fabricant de moteurs, le débauche de l'entreprise de tramways électriques où il travaille à Puteaux, pour lui offrir un poste de mécanicien.

Puis en 1908, le capitaine Ferber le pousse au pilotage de ses biplans. Le 19 septembre, il réussit à voler sur 500 m en monoplan à Issy-les-Moulineaux.
La même année, il remporte le prix de l'Aéro-Club et avec l'argent ainsi gagné, il s'achète son 1er avion.
Le 29 juillet 1909, il inscrit son nom dans l'histoire mondiale de l'aviation en effectuant le 1er vol en aéroplane à moteur en Suède.
Le 8 décembre 1910, Legagneux porte le record du monde d'altitude à 3 180m puis, à bord de son monoplan Blériot, il réalise un vol en circuit fermé de 500 km en 5h 29mn.

Pilote de génie et amateur de démonstration, sa passion lui est fatale

Pilote instructeur chez Voisin, puis chef pilote chez Breguet en 1911, il effectue de très nombreux vols de démonstration.
En 1912, Legagneux reprend les compétitions et s'investit dans la mise au point du moteur Le Rhône qui sera testé, homologué et fabriqué en série en 1913 (le moteur Le Rhône 7c désigné « Rhône-Legagneux »).
Victime de sa passion, Georges Legagneux se tue à Saumur en essayant un avion le 6 juillet 1914. Il a 31 ans.

J. Tissot

Reconnu comme le père de l'aviation, il est le 1er aviateur à être photographié en vol

Carl Wilhelm **Otto LILIENTHAL**

Né le 23 mai 1848 à 11 heures et demie du matin à Anklam province de Poméranie Allemagne
selon acte de naissance établi à partir du registre des baptêmes de l'Eglise Evangélique St Nicolas à Anklam
décédé le 10 août 1896 à Berlin Allemagne

Il vole pour la 1ère fois en 1891 et ses expérimentations influencent, notamment, les frères Wright qui réalisent une décennie plus tard le vol motorisé.

Cet ingénieur allemand inspiré de l'observation des oiseaux est l'un des pionniers du vol à voile. C'est ainsi qu'il baptise son premier appareil *l'Ornithoptère*.

Il est l'auteur d'un livre essentiel : L*e vol des oiseaux considéré comme base de l'aviation.*

Alors que d'autres s'ingénient à construire des machines pour s'élever dans l'air, lui se préoccupe de savoir diriger son vol. Il considère qu'il faut d'abord apprendre à piloter les planeurs avant de vouloir les motoriser. A ce titre, il est le pionnier du pilotage aérien.

Avec son frère Gustav (1891-1933), il construit une sorte de planeur monoplan et, en 1891, il s'élève pour la 1ère fois dans le vide, soutenu par deux grandes ailes.

Méthodique et audacieux il effectue plus de 2 000 expériences entre 1891 et 1896. Ses planeurs sont faits de bambou, de rotin et de coton. Il s'élance, depuis des endroits élevés et contre des vents ascendants, muni d'appareils planeurs de forme variée où il se suspend par les coudes et les bras. Partant de 30 mètres de hauteur, il parcourt des distances de 200 à 300 mètres. Plusieurs fois, il parvient à dévier de la trajectoire rectiligne au point de revenir pendant un certain temps, vers son point de départ. Parfois, il arrive à s'élever plus haut que son altitude de départ.

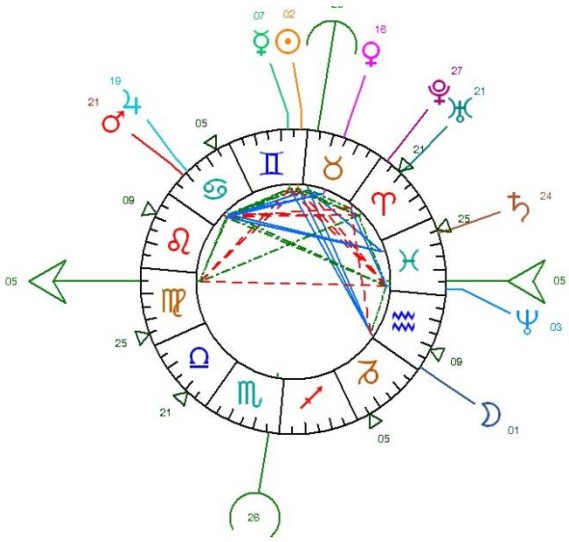
Son génie inventif amène ce pionnier à œuvrer dans des domaines très divers.

Diplômé de l'Ecole de Commerce de Berlin, il fonde en 1880 à Berlin, une entreprise de construction mécanique de chaudières et de moteurs à vapeur. Il réalise une chaudière tubulaire pour l'artisanat, différents types de sirènes acoustiques et quelques moteurs à vapeur.
Toutes ces inventions ont un certain succès et parfois même, adoptées par la marine militaire allemande.

Sur le plan social, il est aussi un précurseur puisqu'il crée en 1890 pour ses ouvriers une participation de 25 % aux bénéfices de sa compagnie.

Il recherche aussi, comment mieux diffuser les progrès techniques de son époque.

Le 9 août 1896, à Berlin, le plan supérieur de son dernier prototype se détache, provoquant une chute de 17 mètres. Il décède le lendemain.



(Logiciel AstroPC Auréas Paris)

Blériot dans son exploit de traversée de la Manche doit beaucoup à ce génie de la mécanique qui s'illustre aussi comme aviateur et inventeur.

Julien MAMET

Né Julien François MORIN le 24 décembre 1877 à 1h30 du matin à Bourges 18 Cher

Devenu Julien MAMET au mariage de son père Mathieu Mamet avec sa mère le 10 juillet 1878

Selon acte n°832 - AD18 en ligne – 3 E 4431 – vue 421/482

Décédé le 1er avril 1932

Mamet à Blériot *: Alors, vous réussirez !*

Quand **Louis Blériot** embauche ce féru de mécanique en 1903, il a le bon flair.
C'est Mamet qui va mettre au point les avions de ce constructeur et notamment le *Blériot XI* qui permet de traverser la Manche pour la première fois le 25 juillet 1909.

Quelques heures avant son exploit, alors que Blériot discute avec Mamet, il lui dit " *vous savez Mamet, si je réussis, il y a mille francs pour vous* ". Aussitôt le mécanicien lui répond : *Alors vous réussirez !*

Dès lors Mamet accompagne *L'Homme de la Manche tout* auréolé de la gloire des héros, à travers l'Allemagne, l'Autriche, la Roumanie et la Turquie pour des exhibitions aéronautiques.

Revenu en France, cet ami de Blériot, né d'un père serrurier, « s'envole » à son tour pour une brillante destinée d'aviateur, de bâtisseur et d'inventeur, même s'il reste méconnu dans son pays.

1er aviateur à faire voler un avion à Barcelone en 1910

Installé à Pau pour créer une école d'aviation Blériot, il est le 18e à obtenir son brevet de pilote le 6 janvier 1910.

Trois mois plus tard, il est le 1er aviateur à faire voler un avion à Barcelone à l'hippodrome sur son Blériot XI.
Dans la foulée, il est pionnier aussi à Madrid le 23 mars 1910 et vole en présence du roi d'Espagne, puis c'est Palma et Valence…

Au Portugal, au printemps 1910 il est le 1er à faire voler un avion à moteur sur l'hippodrome de Belém, première piste d'aviation portugaise.
Lors d'une démonstration au cours du meeting d'avril 1910, il écrase son Blériot XI de 25CV sur une maison de Pedrouços dont il sort indemne.
Rentré en France, il participe au second grand meeting aérien de Reims en 9 juillet 1910 et décroche le record du monde de vitesse emportant deux passagers dans son aéroplane.

Mamet décroche à cinq reprises des records du monde gagnés sur monoplan Blériot à une vitesse supérieure à 56 km/h. Notamment il bat le record de **Farman** établi l'année précédente sur 10 km.

Après nombre de meetings et leur lot de péripéties en France et en Angleterre, il est embauché comme metteur au point chez **Esnault-Pelterie**.

Blériot XI – source Wikipedia

Il contribue à l'essor des écoles d'aviation pendant la guerre de 14-18

Lors de la guerre de 1914 mobilisé pour implanter des écoles d'aviation, il contribuera activement à leur essor.

Après la guerre, il ouvre un bar « Le Looping » près de l'Opéra où se rencontrent les *Vieilles Tiges*, mais peu fait pour les affaires, il continue d'innover.

Inventeur dans l'âme, il dépose 32 brevets dans l'aviation et la mécanique en général : système de lancement de grenades, tourelle montée sur avion, système d'amortisseurs pour chemins de fer et automobiles…

Sait-on qu'il est à l'origine du cric à losanges pour les voitures !

En 1926, il anime de nombreux meetings à la tête de *l'escadrille Mamet* à laquelle appartiennent notamment **Adrienne Bolland** et son futur mari Ernest Vinchon.

Sources documentaires :
- http://www.encyclopedie-bourges.com/mamet_julien_aviateur.htm
- Wikipedia

Mamet et Blériot, une rencontre inévitable pour le meilleur de l'aviation naissante

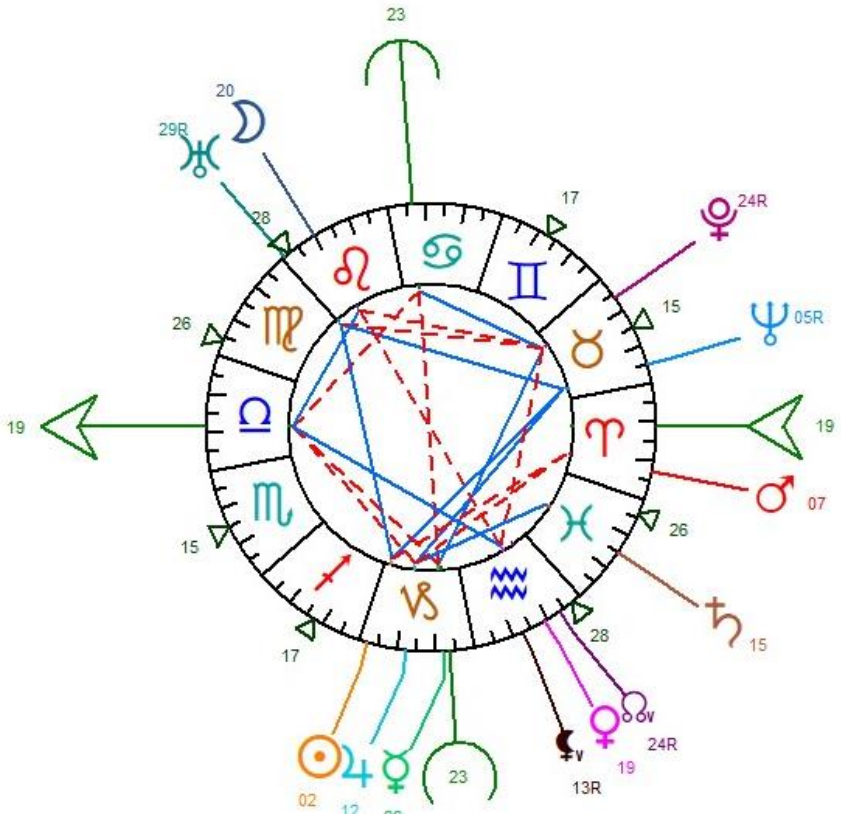
Quelle belle complémentarité entre Mamet et Blériot dont la rencontre semble inévitable pour le meilleur de ces deux pionniers de l'air devenus amis !

La rigueur capricornienne de Mamet ne peut que s'accorder avec l'imagination prolifique du Cancérien Blériot. Ce dernier, nanti de l'esprit conquérant cher au Bélier, donne l'élan audacieux à Mamet qui devient aviateur pionnier tenté par les défis aéronautiques de son époque.

Innover, créer ce qui ne s'est encore jamais fait, est dans la nature de Mamet (auteur de 32 brevets) marqué par le Verseau et Uranus qui portent à révolutionner l'existant.

Marqué par les signes de terre, il est un bâtisseur pragmatique qui se voit confier pendant la guerre la création d'écoles d'aviation. Toutefois, davantage inventeur que gestionnaire, il donne le meilleur de lui-même dans une créativité indépendante et novatrice au service de la mécanique.

Mamet mécanicien et aviateur, plus connu à l'étranger qu'en France, mérite bien l'hommage dû à ces fous de l'air qui ont écrit les premières pages de l'aéronautique.



Logiciel Auréas Astro PC Paris

Aventurière audacieuse, pratiquant tous les sports, elle est la 1ère aviatrice au monde à détenir les 4 brevets : ballon, avion, hydravion, hélicoptère.

Marie Félicie Elisabeth MARVINGT

née le 20 février 1875 à 18h30 (six heures et demie du soir) à Aurillac Cantal 15
décédée le 14 décembre 1963 à Laxou Meurthe et Moselle

Sportive émérite, véritable casse-cou, elle détient 17 records mondiaux

Ses parents déménagent en Lorraine, en 1880, et par la suite, Marie Marvingt demeure attachée à la Lorraine. Le décès de sa mère à 14 ans, l'oblige à s'occuper de ses 4 frères et sœurs ; cependant son père l'initie aux sports.

Elle fait partie des premières femmes titulaires du permis de conduire, qu'elle obtient dès 1899.

Adepte de tous les sports, en 1906, elle bat le record de la traversée de Paris à la nage.

Elle pratique aussi le cyclisme, l'équitation (avec saut périlleux au galop), l'escrime (sabre, fleuret, épée), le tir, le ski (invente un ski métallique pour les sables du Sahara), le patin à glace, l'escalade. Pour ce dernier sport, elle invente la jupe-culotte plus pratique.

En alpinisme, elle réussit dans la même journée l'ascension des Grands Charmoz et du Grépon dans le massif du Mont Blanc.
Elle pratique également, la gymnastique, l'athlétisme, le polo, le bobsleigh, la boxe, le jiu-jitsu, le water-polo...
Apprend aussi à conduire une locomotive et des bateaux à vapeur…
Et parle 5 langues !

Licenciée es-lettres, elle écrit des nouvelles et des poésies, dessine, peint, sculpte. Curieuse de tout, elle a le goût du risque. Ainsi, le 26 octobre 1909, en ballon, elle réalise un périple mouvementé, dans des conditions effroyables. Partie de Nancy, avec pour passager le colonel Emile Garnier dont c'est la 1ère ascension, elle survole le nord-est de la France, la Belgique, la Hollande et traverse la mer du Nord et parvient au rivage anglais. Le vol de 720 km effectué en 12 heures se termine brutalement.
Le fond de la nacelle cède à l'atterrissage et Marie Marvingt fait un plongeon « la tête en avant dans un buisson », tandis que son passager emporté plus loin, à l'intérieur des terres doit son salut à un chêne qui arrête le ballon.

3e femme brevetée aviatrice le 8 novembre 1910 et l'unique brevetée sur monoplan « Antoinette » si délicat à manœuvrer

Ce vol en ballon lui apporte une notoriété dont elle profite pour faire ses débuts dans le monde de l'aviation, tout en continuant l'aérostation, puisqu'elle fait 14 ascensions en 1912.

Surnommée la « fiancée du danger, elle obtient 34 médailles et décorations.
Initiée à l'aviation par des maîtres comme **Hubert Latham** et René Labouchère, elle se jette avec frénésie dans cette passion qui lui procure de nouvelles émotions et distinctions.
Avec son brevet de pilote n° 145, elle est la 3e femme brevetée au monde, après **Elisa Deroche dite Raymonde de Laroche** et Marthe Niel.

Si elle est la 1ère détentrice de la Coupe Fémina à Turin en 1911, elle a cependant, une fâcheuse tendance à accumuler les incidents et les

accidents, heureusement sans dommage pour elle.
Dans l'ambiance insouciante et exaltante de l'aviation naissante, les jeunes pilotes « s'amusent » de ses déboires et même Roland Garros se montre admiratif de sa faculté à encaisser les coups.

Le plus fameux atterrissage de M. Marvingt s'achève dans le jeu de boules du café des Sports, près de la gare de la Terrasse à Saint Etienne le 6 août 1911

Sur son monoplan Antoinette de 60cv et devant un record d'affluence, Mlle Marvingt s'envola le dimanche **6 août 1911** du

terrain de Champirol à Saint Etienne. Volant à une cinquantaine de mètres du sol, elle vire vers Ratarieux. Son moteur cale au-dessus du café des Sports, puis frôlant les toitures, son aéroplane rebondit sur un acacia avant de s'échouer sur le jeu de boules. A Champirol, ne voyant pas revenir l'intrépide dame volante, commandant et capitaine de gendarmerie filent au galop, à travers champs, interroger bergers et fermiers. Les aviateurs la recherchent dans les prés vers Villars. Et pendant ce temps, les curieux en foule assiègent le café des Sports bien nommé. *Si un brave homme, rescapé du crash fait embrasser son fils par la vertueuse aviatrice, d'autres moins fervents à son égard, dépècent les toiles du monoplan afin d'y tailler des reliques… à dix sous la pièce…*

Infirmière pendant la Grande Guerre, elle milite pour l'aviation sanitaire et fonde « les ailes qui sauvent »

L'Aviatrice Marie MARVINGT

Quand arrive la guerre de 1914-1918, comme on lui refuse de servir en escadrille, elle se déguise en homme et parvient, ainsi, à être incorporée, dans le 3e bataillon de chasseur alpin.
Sous le nom de 2e classe Beaulieu, elle découvre l'enfer des tranchées.
Mais à la suite d'une blessure, sa supercherie est découverte et elle quitte l'uniforme militaire pour celui d'infirmière.
Marie Marvingt crée l'avion-ambulance « Les ailes qui sauvent » et, l'ouverture à Paris du 1er congrès de l'aviation sanitaire, le 10 mai 1929, couronne sa remarquable ténacité.

10 ans plus tard, en 1939, elle crée un centre d'accueil pour les aviateurs blessés et convalescents. Elle officie en tant qu'infirmière de l'air et invente un nouveau type de suture chirurgicale.
Elle devient vice-présidente des « Amis de l'aviation sanitaire » et présidente fondatrice de l'aviation sanitaire civile au Maroc.
Elle est aussi animatrice des « infirmières de l'air », journaliste, écrivain et conférencière. Pour vivre, elle donne plus de 3 000 conférences sur l'aviation sanitaire.

Octogénaire, encore cycliste et pilote d'hélicoptère mais dans le dénuement

Le 20 février 1955, pour ses 80 ans, accompagnée par un officier de l'U.S. Air Force, elle vole à bord d'un chasseur supersonique américain, au-dessus de Nancy.

Sa passion pour l'aviation reste intacte toute sa vie, puisque c'est en 1959, qu'elle obtient son brevet de pilote d'hélicoptère. En 1961, à 86 ans, elle fait la boucle de Nancy à Paris, à l'aller à vélo et au retour aux commandes d'un hélicoptère.

Se considérant « la gloire de Nancy », elle a cru bon de ne jamais travailler. Sa vie prestigieuse d'aviatrice, et ses multiples exploits sportifs sensationnels, la laissent, cependant, dans un grand dénuement. Elle est contrainte de reprendre, malgré son âge, quelque activité d'infirmière et pour manger de remplir, à l'occasion, son grand sac de sandwiches lors de cocktails organisés par la mairie de Nancy.

Et quand sa mort arrive, c'est dans son lit, en 1963, à 88 ans !

L a Poste l'honore par un timbre en 2004

Sa devise : ***« Savoir vouloir c'est pouvoir ».***

Les américains la considèrent à l'époque, comme ***« la femme la plus extraordinaire depuis Jeanne d'Arc ».***

Sources :
Les pionniers du ciel forézien de Serge Granjon, éditions Osmose
*Aviatrices, Un siècle d'aviation féminine française, Musée de l'Air et de l'Espace, éditions Altipresse*http://maxeville.voxdany.com.over-blog.com/article-marie-marvingt-la-gloire-de-nancy-et-de-maxeville--42977117.html

Marie MARVINGT

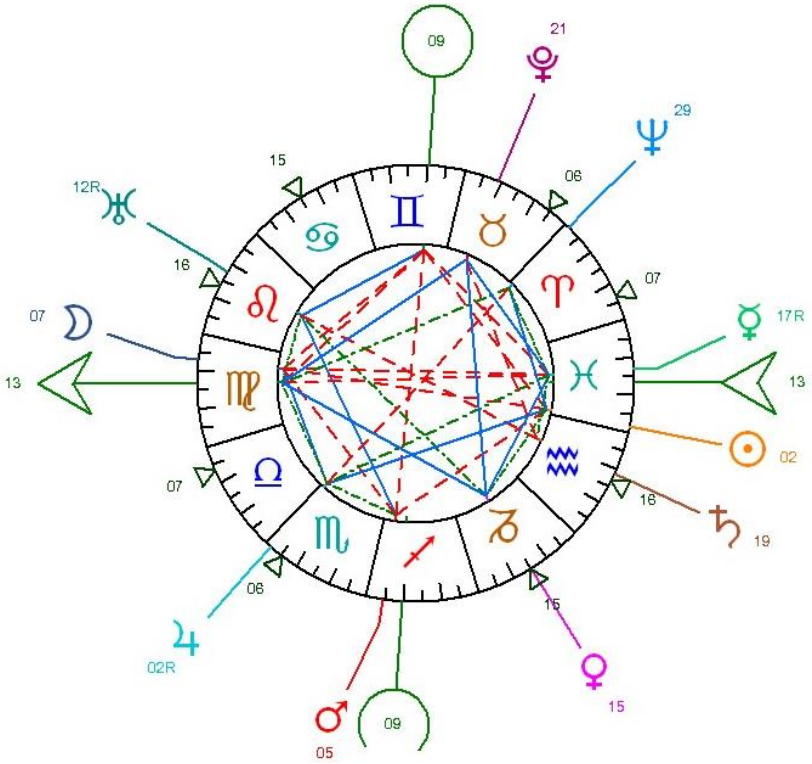


Figure de proue de l'Aéropostale, naviguer dans le ciel est toute sa vie.
Prométhée moderne, il est la tête d'affiche d'une cohorte de vaillants aviateurs,
audacieux défricheurs du ciel des premières décennies du 20e siècle.

Jean MERMOZ

Né le 9 décembre 1901 à 2 heures du matin à Aubenton 02 Aisne
Selon acte n°72 État-civil d'Aubenton

Disparu dans l'Atlantique sud le 7 décembre 1936 au cours de la traversée Dakar-Natal
Selon Jugement Tribunal Civil de première Instance
Consigné dans l'acte n°41 extrait acte décès Le Bourget 93 Seine-St-Denis

Pilote intrépide et audacieux bienfaiteur de l'Aéropostale et de l'aviation naissante

En 35 ans d'une courte vie, dont la moitié à vivre sa passion de l'air, il laisse une trace inoubliable au point que son nom se trouve dans le top 15 du palmarès des noms de rues avec 1059 rues Mermoz en France.

A travers un destin d'exception au pays du surhumain, cet homme de charisme semble avoir été admis pour un temps au royaume des dieux. Transcendé par sa passion de voler, il se révèle le pilote génial, intrépide et audacieux nécessaire à l'Aéropostale et à l'aviation naissante.

Fin 1925, il décroche la médaille de l'Aéro-Club de France pour le plus grand nombre de kilomètres dans l'année soit 120.000 kilomètres et 800 heures de vol.

En octobre 1927, l'équipage Mermoz-Négrin fait un vol sans escale de Toulouse à St-Louis-du-Sénégal.

Oser le 1er vol de nuit sur le tronçon Buenos-Aires / Rio le 16 avril 1928 lui vaut notamment la Grande médaille de vermeil de l'Aéro-Club de France.
Devant la critique de son équipe pour ses risques insensés, il répond : *Personne ne vous forcera, mais je continuerai !*

Le miracle des Andes

En mars 1929, c'est *le miracle des Andes* : Mermoz et son génial mécanicien Alexandre Collenot vont ensemble se sortir d'affaire après un atterrissage forcé dans la Cordillère des Andes. Rafistoler le zinc jour et nuit, par une température glaciaire, avec ficelles, fil de fer, bouts d'étoffe et de cuir… occupent les deux hommes affamés et transis de froid dans un décor d'apocalypse et le silence tragique du néant.

Après ces réparations de fortune, ils parviennent à reprendre le vol dans des conditions invraisemblables. Le visage ensanglanté par les morsures du froid ils sont méconnaissables pour ceux qui les voient atterrir à Copiapo et les Chiliens sont si incrédules de ce miracle qu'ils envoient une caravane à dos de mulet qui ramène réservoir, cric, banquette…

Cette épopée vaut à Mermoz une réputation de légende pour toute la population sud-américaine qui évoque *un être surnaturel, un demi-dieu venu de France qui vole comme un oiseau et a la force des montagnes.*

Mon vieux Collenot est un mécanicien sans pareil. C'est à lui, à son habileté prodigieuse, à son énergie, que je dois d'avoir échappé à la mort sur le plateau des Andes. Écrira plus tard Mermoz.

Mai 1930, 1ère liaison aéropostale transatlantique Afrique-Amérique du Sud.

Le 14 juillet 1929, c'est l'ouverture officielle de la ligne des Andes avec **Henri Guillaumet** à bord d'un **Potez** 25.

Le 12 mai 1930, il réalise l'exploit de la première liaison aéropostale transatlantique Afrique-Amérique du Sud, qui a un impact retentissant pour l'aviation internationale et le commerce mondial.

Mermoz est l'homme des 53 tentatives de décollage avec son hydravion depuis Natal et la dernière tentative est la bonne au grand soulagement de son équipe et de son chef **Didier Daurat**.

En décembre 1935, le vol postal part chaque semaine de France en Amérique par Dakar et Natal. Mermoz a réussi sa mission : construire la ligne régulière du courrier rêvée par Latécoère en 1918.

Héros glorieux de mille et une épopées aériennes et humaines, il est connu de tous.
Les hommes l'admirent, les femmes en sont amoureuses **(*)**, les enfants veulent lui ressembler, en France et dans tous les pays, il est l'ambassadeur du ciel.

Jean Mermoz totalise 8200 heures de vol, quand il disparaît dans l'Atlantique Sud à bord de l'hydravion *La Croix-du-Sud* le 6 décembre 1936 en compagnie d'Alexandre Pichodou second pilote, le capitaine Henri Ezan, le radio Edgar Cruvelhier et le mécanicien Jean Lavidalie, après un dernier message radio : *Coupons moteur arrière droit.*

(*) Un soir de 1936, dans un cabaret des Champs-Élysées Le Gerny's, une voix pathétique, grandiose, inoubliable, jaillit, c'est celle d'Édith Piaf qui se produit en public pour la première fois. Et dans l'assistance enthousiaste, Mermoz subjugué par ce talent lui offre une coupe de champagne et prête son chapeau pour une quête…
Édith devenue amoureuse de son admirateur, ne cessera d'en parler au point que les autres filles l'appelleront en se moquant : *Madame Mermoz.* Sa chanson *L'Étranger* sera inspirée de cette rencontre d'un soir avec Mermoz.

Des hommes comme Mermoz, il n'y en a qu'un dans le ciel de France. Déclarera Édith Piaf.

J'ai été comblé par l'existence grâce à mon métier et à l'amitié. J'aime vivre. (Jean Mermoz).

Pourtant, loin d'un destin chanceux, il a tout connu d'une destinée humaine, depuis la pauvreté, la misère noire, l'échec, la solitude, les privations, jusqu'aux victoires les plus enivrantes et la gloire sublime des pionniers de l'air.

Mainbressy, petit village des Ardennes voit grandir Jean Mermoz de 1903 jusqu'à la guerre. C'est là que sa mère s'est réfugiée chez ses parents suite à la mésentente de son couple avec Charles Mermoz. Un attachement affectueux et réciproque liera Jean à *Mangaby* (diminutif donné à maman Gabrielle).

Voir à l'âge de 12 ans, les géniales machines à voler et leurs pilotes audacieux tels **Hubert Latham, Louis Blériot, Adolphe Pégoud** ne déclenche aucun enthousiasme chez l'enfant qui dit préférer la mécanique et le dessin.

Pour fuir les troupes allemandes ses grands-parents l'emmènent en Auvergne pendant trois ans. Puis c'est la vie à Paris pour Jean avec Mangaby devenue infirmière à l'hôpital Laënnec. Mais les temps sont durs et la misère citadine bien réelle.

Cuisante défaite pour Jean en 1919, quand il échoue au baccalauréat, lui qui voulait devenir ingénieur.

Finalement, s'engager dans l'armée lui semble la solution afin de ne plus être à charge de sa mère, et sur conseil d'un ami de la famille, le voilà intégré dans l'Armée de l'Air en juin 1920. Dans ce milieu de gardes-chiourmes, l'élève-pilote découvre pourtant la camaraderie et l'amitié et un beau jour, finit par être autorisé à voler seul.

« *La fièvre de l'air et de l'aviation me tient !* » écrira-t-il à sa mère le soir même.

Ce n'est qu'à la troisième et ultime tentative permise qu'il parvient à décrocher son brevet de pilote sur **Caudron** G3 le 29 janvier 1921.

Sauvé de la mort dans les sables du désert syrien

Envoyé en escadrille à Metz, l'insoumis Mermoz vit douloureusement la soumission docile exigée par le règlement militaire.

Affecté à Beyrouth, là il trouve une ambiance militaire saine de franche camaraderie. Dans les sables du désert, on confie à ce pilote, très doué et dévoré par la passion du vol, des missions périlleuses où le danger de mort est omniprésent dans un pays en pleine rébellion.

En mars 1922, forcé d'atterrir avec un avion irréparable, il arpente, avec son mécanicien le chemin des caravanes guidé par le soleil le jour et la nuit par les étoiles, sans une goutte d'eau, pendant 40 km en pleine montagne et 20km de désert dont une partie avec sur les épaules, la charge inerte de son compagnon évanoui. C'est une patrouille de méharistes qui le récupère inanimé, les lèvres bleuies, la langue gonflée débordant de sa bouche. Mermoz dormira pendant 2 jours.
A peine rétabli, il veut voler.

De retour en France, il est affecté à Nancy dans la même escadrille qu'**Henri Guillaumet** qui devient son confident. Mais l'ambiance détestable, le pousse à renoncer à une carrière de pilote militaire.

Une vie de paria, avant l'embauche chez Latécoère

De retour à la vie civile et nanti d'une expérience de 600 heures de vol, Mermoz sans le sou, candidate à toutes les adresses possibles et pour manger, se fait manœuvre, gardien de nuit, balayeur, écrivain d'adresses… et couche dans les asiles de nuit.

Il n'a qu'une idée fixe : piloter !

Quand début octobre 1924, Latécoère directeur de la ligne Toulouse-Casablanca le convoque, Mermoz trouve l'argent pour un billet de train 3e classe pour Toulouse. Mais au terrain de Montaudran, le froid **Daurat** aux mâchoires dures et au menton volontaire répond à l'audacieux Mermoz pressé de voler :

Ici, être pilote, c'est être ouvrier d'abord… je vous engage comme mécano…
Ici, on ne pose pas de questions, vous le verrez bien quand vous volerez… si vous volez…

Quand arrive enfin le grand jour du test de vol, Mermoz s'empresse de montrer tout ce qu'il a appris dont la voltige. Mais Daurat l'implacable lui rétorque *:*

Ici, nous n'engageons pas d'acrobates. Si vous voulez faire du cirque, allez vous faire voir ailleurs.

Après un nouveau test de vol sage cette fois, Mermoz est engagé. Ainsi prend fin sa vie de paria !
Daurat avouera plus tard, avoir reconnu de suite la classe de Mermoz mais comme il avait piloté *en vaniteux et en individualiste*, il lui fallait une leçon car ces valeurs-là étaient proscrites pour la ligne postale.

Hydravion La *Croix-du-Sud*, aux ordres du commandant Bonnot, arrive le 1er septembre 1934 à Natal.
Les sacs de poste, aussitôt extraits de la coque, vont reprendre leur vol à bord d'avions d'Air France. Source Wikipédia.

Le sacerdoce de la ligne postale de Toulouse à Dakar

Puis débute dans l'hiver 1925, le sacerdoce de la ligne postale Barcelone à Casablanca. Il faut que le courrier passe au plus vite et coûte que coûte. Cette religion du courrier convient bien à Mermoz amateur de vols risqués.
Ces vieux **Bréguet**-14, issus des avions de guerre, usés, rapetassés, sans T.S.F., ni météo, dotés d'un seul moteur instable, et où le corps du pilote protégé par un mince pare-brise est exposé à tous les temps, sont de véritables cercueils volants.
La pluie, la grêle, les cyclones font de ces vols une lutte incessante.

L'empoi du temps de Mermoz se résume alors à dormir et voler entre Toulouse et Casablanca, sacrifiant même ses jours de congés pour remplacer les absents, tant il est habité par la passion du vol.

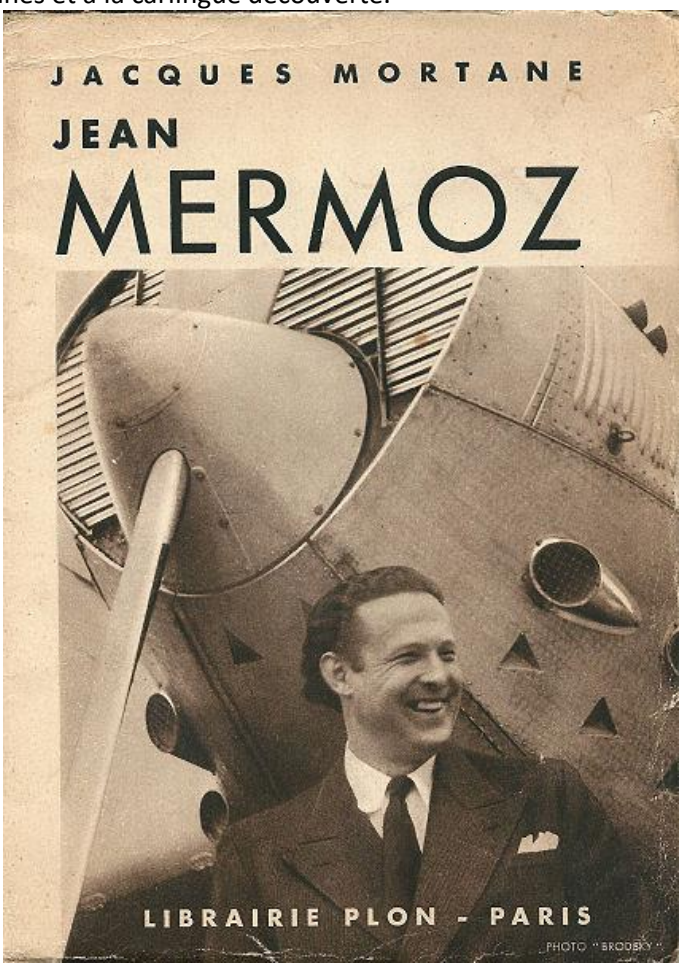
Puis en mars 1926, il prend ses fonctions sur la ligne Casablanca-Dakar, parcours le plus mythique et le plus dangereux. Là, aux intempéries s'ajoutent, brumes de chaleur, cyclones et en-dessous c'est le Sahara espagnol où les Maures dissidents, organisés en bandes de pillards réputés féroces capturent contre rançon ou assassinent, les malheureux pilotes contraints d'atterrir dans le désert des dunes.

Le 22 mai 1926, Mermoz égaré dans la brume avec Ataf son interprète Maure, se pose au plus près des côtes. Fait prisonnier, rossé, assommé, attaché sur un chameau, il est finalement libéré au bout de longs jours terribles, contre une rançon de mille pesetas (50.000 francs de l'époque).

Après l'épopée africaine, se profile l'aventure sud-américaine à partir de 1927, où Latécoère vend son entreprise qui deviendra *La Compagnie Générale Aéropostale.*

Pour Mermoz âgé de 26 ans et devenu chef-pilote malgré lui, il y a tout à faire et à organiser sur cette ligne sud-américaine. Il veut bien manager une équipe s'il peut continuer à voler comme un simple pilote de ligne.

Là, il traverse les intempéries du climat tropical, au-dessus de la forêt vierge et de la côte montagneuse déchiquetée, avec des avions sujets aux pannes et à la carlingue découverte.



Jean Mermoz par l'écrivain **Jacques Mortane**

1936, une ambiance d'amertume et la mort dans l'océan tant survolé

En juin 1928, Jean Mermoz fait la connaissance de Gilberte Chazottes qu'il épousera le 23 août 1930 à Paris 15e. Fille d'un négociant français installé en Argentine et consul honoraire de Bahia Blanca, elle est mal préparée à la vie d'un pilote de ligne de l'envergure de Mermoz. Elle se heurte aussi au côté possessif de sa belle-mère qui voit en elle une rivale. De plus, les conflits nés entre les familles compliquent leur vie de couple restée sans enfant.
Ils se séparent à l'été 1936 et Jean, peu fait pour une vie conjugale ordinaire, retrouve à temps plein ce qu'il considère comme *une tâche idéale et sacrée :* voler pour que le courrier passe.

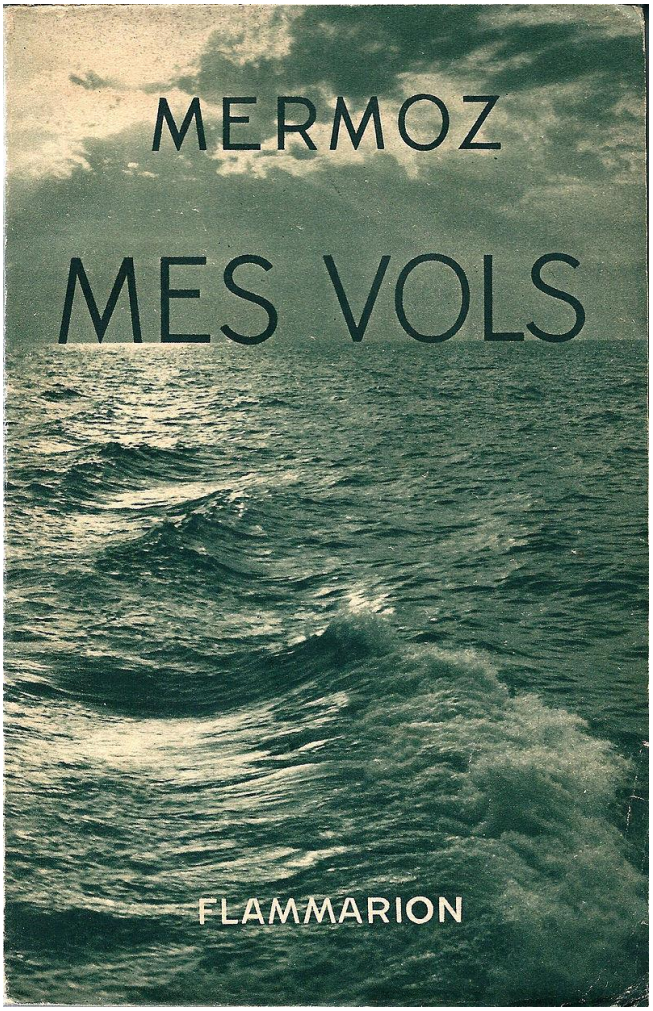
C'est aussi l'époque où l'Aéropostale est dans la tourmente, malmenée dans un contexte financier et politique qui désordonne cette œuvre bâtie à la gloire de l'aviation française par des pilotes passionnés. Mermoz qui en conçoit une grande amertume, s'engage un temps en politique aux côtés du Colonel de La Rocque.

Autre épreuve de l'année 1936 : le 9 février 1936, son génial mécanicien disparaît au large de Buenos-Aires.

Je pleure Collenot comme l'un des êtres les plus chers de ma vie.
Il était bon sincère et dévoué comme le sont tous nos mécaniciens, mais il avait cette foi, et cette lumière que l'on ne retrouve que chez les êtres d'élite. Je ne pouvais m'imaginer qu'il pourrait s'en aller sans moi.

Confiera Mermoz à Jean Dabry peu avant de disparaître lui aussi dans les flots de l'Atlantique Sud.

Je ne voudrais mourir qu'en avion ! avait-il dit.



Ce sont les échecs bien supportés qui donnent le droit de réussir (Jean Mermoz).

Sources documentaires :
- *Il était une fois Mermoz* de Bernard Marck Éditions Jean Picollec
- *Mermoz* de Joseph Kessel Éditions Gallimard 1938
- Mes Vols de Jean Mermoz apocryphe 1937
- Dictionnaire universel de l'aviation de Bernard Marck Éditions Taillandier
- Jean Mermoz de Jacques Mortane Éditions Plon 1937
- Les Français du Ciel – dictionnaire historique Éditions Le Cherche Midi
- Grandes Heures de l'Aviation Édouard Petit éditions Connaissances Pierre Waleffe
- La Vie quotidienne dans l'aviation en France au début du 20e siècle de 1900 à 1935 Éditions Hachette
http://fandavion.free.fr/mermoz.htm

Pour retrouver l'aventure de l'Aéropostale par Didier Daurat :
https://www.ina.fr/contenus-editoriaux/articles-editoriaux/la-traversee-de-jean-mermoz-gravee-en-lettres-d-or/
https://m.ina.fr/video/AFE85009335/il-y-a-25-ans-disparaissait-jean-mermoz-video.html

Mermoz, ou les ailes de Prométhée pour que passe le courrier

Entre Sagittaire et Balance, Mermoz est un idéaliste et un pilote virtuose pour équilibrer les ailes de son avion. Que le courrier passe quoi qu'il arrive : c'est la mission qu'il se donne toujours et pour cela il prend tous les risques.

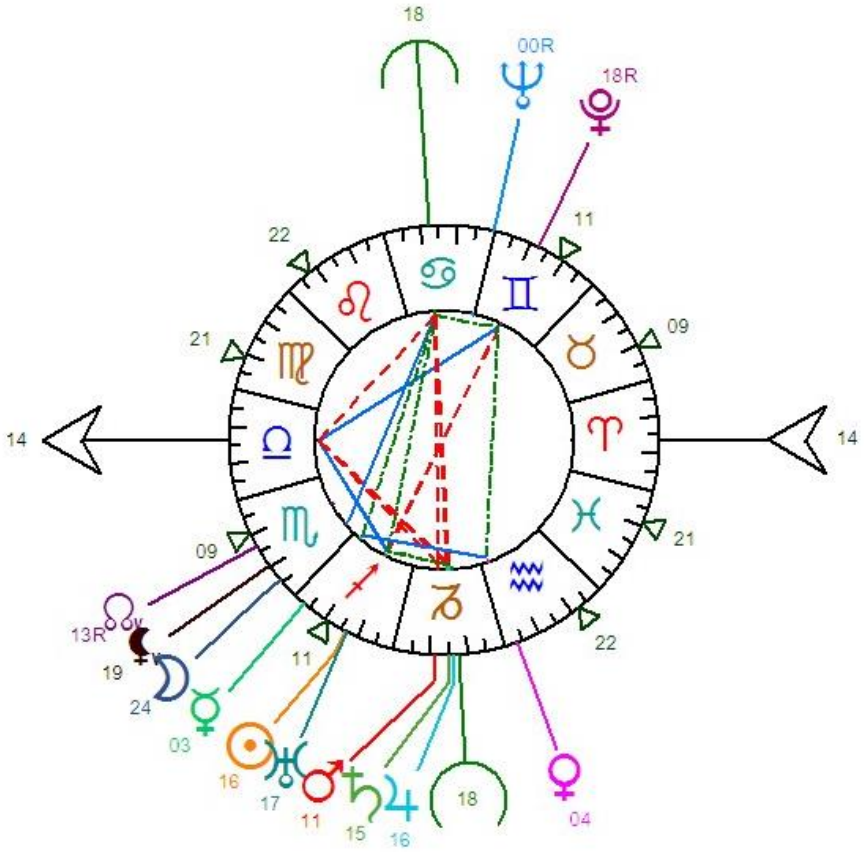
Bel exemple de la flèche du Sagittaire qui relie un point à un autre pour porter le courrier tout en s'élevant vers le plus haut pour se dépasser sans cesse.

En Uranien typé, il sait comme personne cultiver l'amitié tout en labourant le ciel d'un continent à l'autre. Sa courte destinée en livre de multiples exemples au sein de l'Aéropostale où la solidarité était valeur de base dans un contexte à hauts risques dans le ciel comme sur la terre et au-dessus des flots.

Indépendant et tenace, il aime trop sa liberté pour contraindre qui que ce soit, et c'est malgré lui qu'il se retrouve chef pilote en Amérique du Sud. C'est aussi un clin d'œil du destin pour cet homme qui a raison d'avance et trace des chemins nouveaux à l'écart du troupeau mais toujours pour une *tâche idéale et sacrée* et pour le bien du devenir humain.

Franchir en premier l'Atlantique Sud, profiter des vents ascendants pour passer par-dessus la Cordillère des Andes, oser voler de nuit, étaient des audaces naturelles pour ce casse-cou de l'aviation stimulé par les risques.

Mermoz aventurier intrépide est l'explorateur des 4 éléments :
- le feu du désert saharien
- la terre impitoyable de la Cordillère des Andes.
- le vent et les tempêtes aériennes
- l'eau de l'Atlantique où il disparaît pour son dernier vol le 7 décembre 1936.



Logiciel Auréas Astro PC Paris

Merci à Marc Brun de m'avoir suggéré ce héros de l'air.

Pionnier de l'aviation, avec son frère Robert,
il contribue à l'essor de l'aéronautique française

Florentin Léon MORANE

né le 11 avril 1885 à 4 heures du matin à Paris 13e, selon acte n°1035
décédé le 19 octobre 1918 à Paris

Pilote de talent et brillant compétiteur, en mai 1910,
il est le 1er au monde à dépasser les 100 km/h

Il est le 54e aviateur breveté quand il passe son brevet de pilote le 19 avril 1910.

Un mois plus tard, il pulvérise le record de vitesse détenu par **Latham** (77km/h).

En septembre de la même année, il enlève le record d'altitude à 2 680 mètres et décroche le Prix du Président de la République.

Mais lors du Grand Prix Michelin entre Paris et Clermont-Ferrand, le Blériot où sont les deux frère Morane s'écrase, commandes bloquées, peu après le décollage d'Issy-les-Moulineaux. Ils en réchappent malgré de graves blessures.

Léon et Robert Morane s'apprêtant à conquérir le Grand Prix Michelin

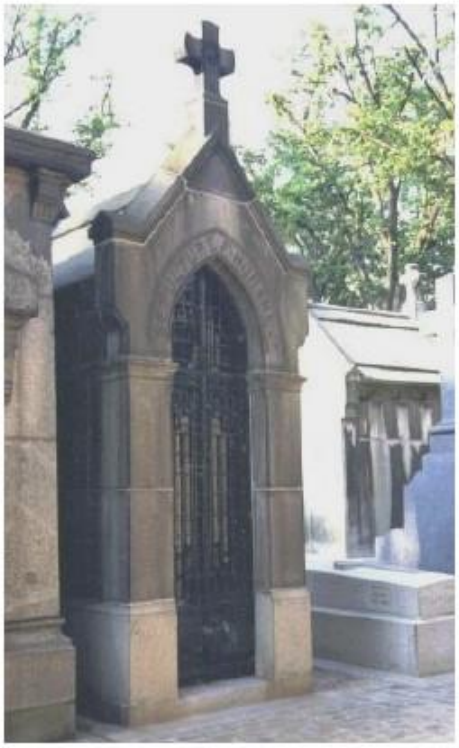
Associé à l'ingénieur Raymond Saulnier, il devient constructeur d'avion

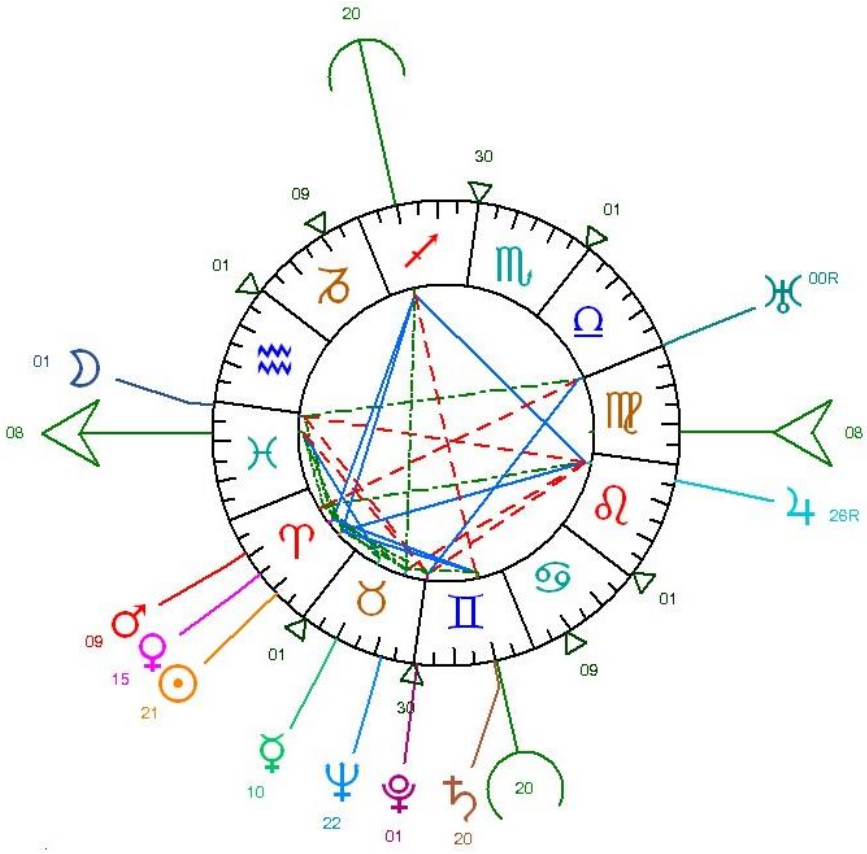
Pendant sa convalescence à l'hôpital, il reçoit la visite d'un ami d'enfance **Raymond Saulnier.** Et le 10 octobre 1911, ils s'associent pour construire des avions, puis fondent ensuite la société Morane-Saulnier. **Robert Morane** en est le 1er pilote d'essai.

Ils créent aussi, face au terrain officiel, un aérodrome d'où s'envole en 1913, Brindejonc des Moulinais pour sa tournée des capitales européennes. Et Roland Garros y prépare sa traversée de la Méditerranée et met au point le tir à travers l'hélice.

Malheureusement, Léon Morane ne voit par l'Armistice de la Grande Guerre, puisqu'il décède de la grippe espagnole en octobre 1918.

Il est inhumé au cimetière du Père-Lachaise.





Pionnier de l'aviation, avec son frère Léon,
il contribue à l'essor de l'aéronautique française

Robert Charles **MORANE**

né le 10 mars 1886 à 18h (six heures du soir) à Paris 13e, selon acte n°729
décédé à Paris 16e le 28 août 1968

De l'automobile à l'avion, la passion de la mécanique et de la vitesse

C'est en 1909, qu'il achète son premier avion et obtient le brevet de pilote l'année suivante. Il est également coureur automobile. Il devient pilote d'essai dans la Société des aéroplanes Morane-Saulnier qu'il crée, en 1911, avec son frère **Léon** et **Raymond Saulnier.**

Cette année-là, en 1911, ils connaissent leurs premiers succès avec un avion Morane lors de la course Paris Madrid, l'avion est piloté par **Jules Védrines**.

Divers types de monoplans sont construits puis en 1913, il s'agit alors d'avions de combat et d'observation. La firme connaît une grande expansion due à la première guerre mondiale.

Créée il y a 100 ans, la firme Morane-Saulnier s'illustre pendant plus d'un demi-siècle

Après la mort de Léon, Robert se consacre à la construction d'appareils d'école et de tourisme dont il produit 1 100 exemplaires. En 1936-37, apparaissent les monoplaces de chasse métalliques, à ailes basses et train escamotable.

L'usine détruite par les bombardements alliés est reconstruite après la guerre.

Avion personnel de Robert et Léon Morane, offert au Musée de l'Air par Robert Morane en 1924

L'entreprise fournit de nombreux avions dont un bombardier pour les armées alliées pendant la Première Guerre mondiale.

Pendant les années 1930, la firme se développe et passe de nombreux marchés avec une trentaine de pays.

Robert Morane demeure très actif à la direction de la firme et déploie une intense activité dans le domaine du transport aérien. Il obtient le brevet de pilote de transport public.

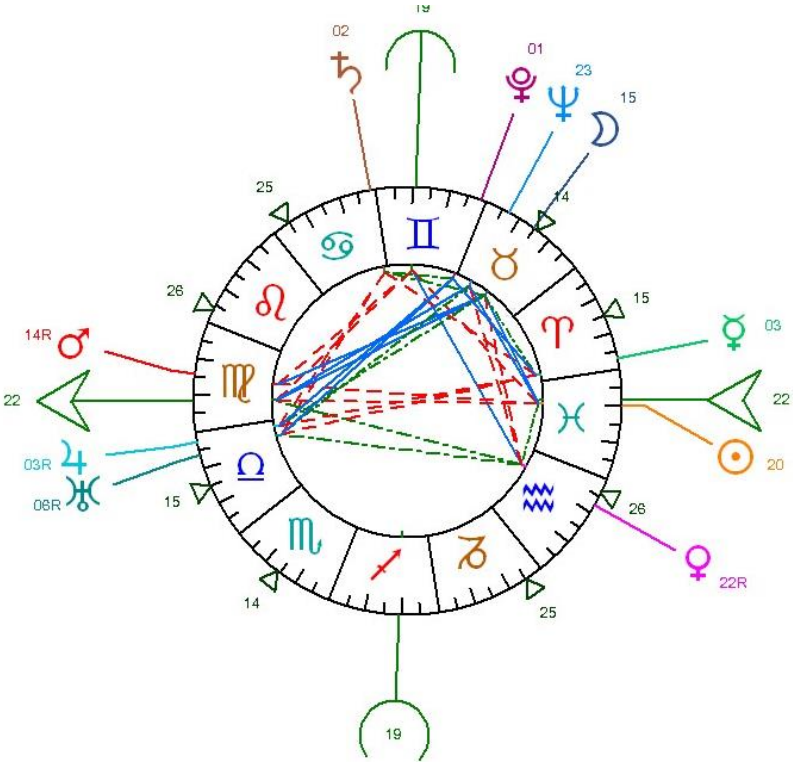
Il crée une compagnie qui deviendra Air Union avant d'être englobée dans Air-France.

L'entreprise de construction d'avions est reprise en gérance, par Henry Potez en janvier 1963. Elle perd son nom en 1972 pour s'appeler SOCATA (EADS), 1er fabricant européen d'avions légers.

Robert Morane devient vice-président des Vieilles Tiges (association regroupant les anciens aviateurs).

Décédé en 1968, il est inhumé, comme son frère, au cimetière du Père-Lachaise.

Robert Morane



Sa plume de journaliste vouée à l'aviation, donne des ailes au lecteur et une juste auréole de gloire aux preux *chevaliers du ciel* qui ont écrit les premières pages de l'aéronautique française.

Jacques MORTANE

Né Joseph Philippe Jacques ROMANET dit …
Le 15 avril 1883 à 5h du matin à Reims 51 Marne
Selon acte n°983 – AD51 en ligne – 2 E 534/294 – vue 257/412

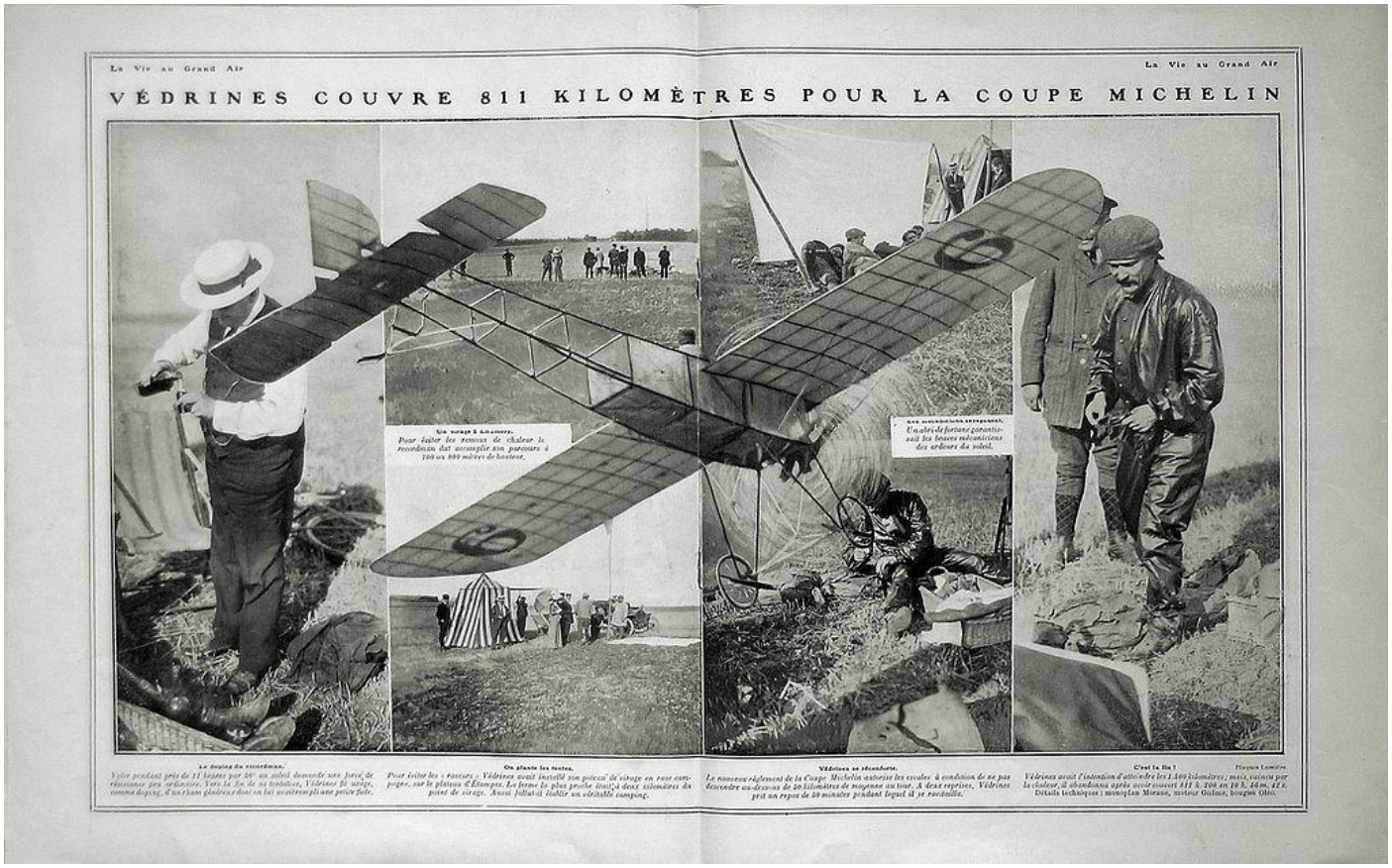
Décédé le 19 juillet 1939 à Paris

Un nom incontournable dans la littérature de l'aviation naissante

Pour qui s'intéresse aux pionniers de l'air, le nom de Mortane est incontournable, tant ce journaliste a trempé sa plume d'écrivain dans l'encre bleue du ciel. Là s'entrecroisent, à l'aube du 20e siècle, les destins de fous volants illustres ou méconnus qui avec leurs aéroplanes écrivent les premières pages de l'aéronautique française.

Alors qu'il est jeune professeur d'histoire de 25 ans, il devient journaliste sportif dès 1908 notamment pour la revue *La Vie au Grand Air.*

Ce fils de sous-directeur des Contributions Indirectes, imagine son pseudonyme « Mortane » avec l'anagramme de Romanet son patronyme de naissance.



La Vie au Grand Air — La Vie au Grand Air

VÉDRINES COUVRE 811 KILOMÈTRES POUR LA COUPE MICHELIN

Un ravage à Limoges.
Pour éviter les remous de chaleur le recordman doit accomplir son parcours à 700 ou 800 mètres de hauteur.

Les mécaniciens empressés.
Un abri de fortune garantissait les braves mécaniciens des ardeurs du soleil.

Le doigts du recordman.
Volar pendant près de 11 heures par 36° au soleil demande une force de résistance peu ordinaire. Vers la fin de sa tentative, Védrines fit usage, comme doping, d'un chum glacé dont on lui avait rempli une petite fiole.

On plante les tentes.
Pour éviter les « remous » Védrines avait installé son poiceau de vitage en rase campagne, sur le plateau d'Etampes. La ferme le plus proche était à deux kilomètres du point de virage. Aussi fallut-il établir un véritable camping.

Védrines se réconforte.
Le nouveau règlement de la Coupe Michelin autorise les escales à condition de ne pas descendre au-dessous de 50 kilomètres de moyenne au tour. A deux reprises, Védrines prit un repos de 50 minutes pendant lequel il se ravitaille.

C'est la fin !
Photos Lumière.
Védrines avait l'intention d'atteindre les 1.500 kilomètres ; mais, vaincu par la chaleur, il abandonna après avoir couvert 811 k. 400 en 10 h. 46 m. 42 s.
Détails techniques : monoplan Morane, moteur Gnôme, hélice Ohéc.

La Vie au grand air n° 674 du 19 août 1911.
Double page consacrée à la Coupe **Michelin** et au pilote **Jules Védrines**

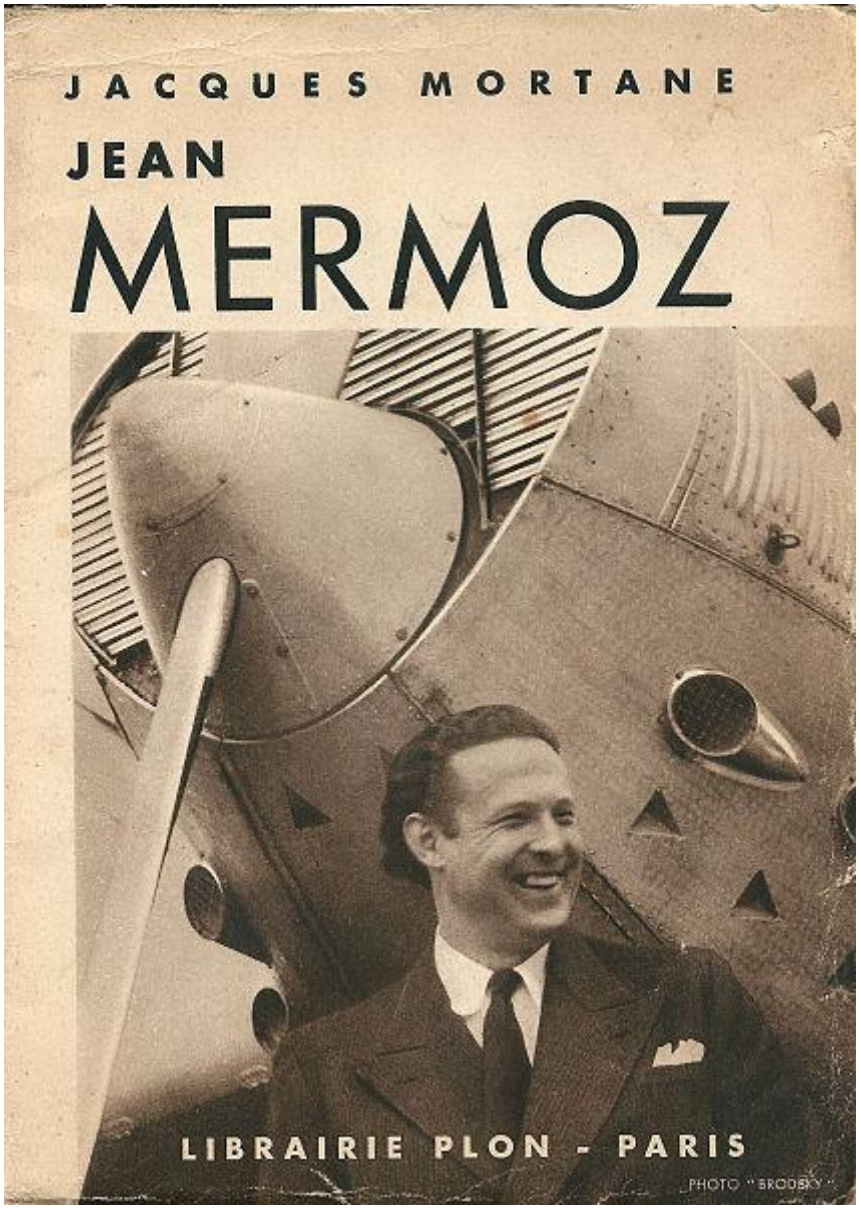
Chroniqueur enthousiaste, il est proche des pilotes et des constructeurs

Alors que dans l'air ronronnent les aéroplanes lors des grandes manœuvres militaires en 1910, Mortane se passionne aussitôt par l'aviation naissante et ses chevaliers volants, au point de devenir spécialiste de l'aéronautique militaire pendant la Première Guerre mondiale.

Après *l'Amicale des aviateurs,* il crée avec Roland Garros *Le Groupe des Aviateurs*, et s'engage dans l'aviation au début de la Guerre.

Cet écrivain du ciel devient vite une référence dans le monde de l'aviation, et publie ses articles dans de nombreux journaux avant de fonder son propre hebdomadaire en novembre 1916, *La Guerre aérienne* nommée ensuite *La Vie aérienne illustrée* début 1919.

Principal rédacteur de cette revue, il donne la parole aux aviateurs. Il en fait un instrument de propagande en faveur de la *« cinquième arme »* et un lien entre les combattants de l'air.



Première de couverture de l'ouvrage de Jacques Mortane Jean Mermoz, Plon, 1937
Voir lien sur ***Jean Mermoz***, **https://www.janinetissot.com/2019/10/15/jean-mermoz/**

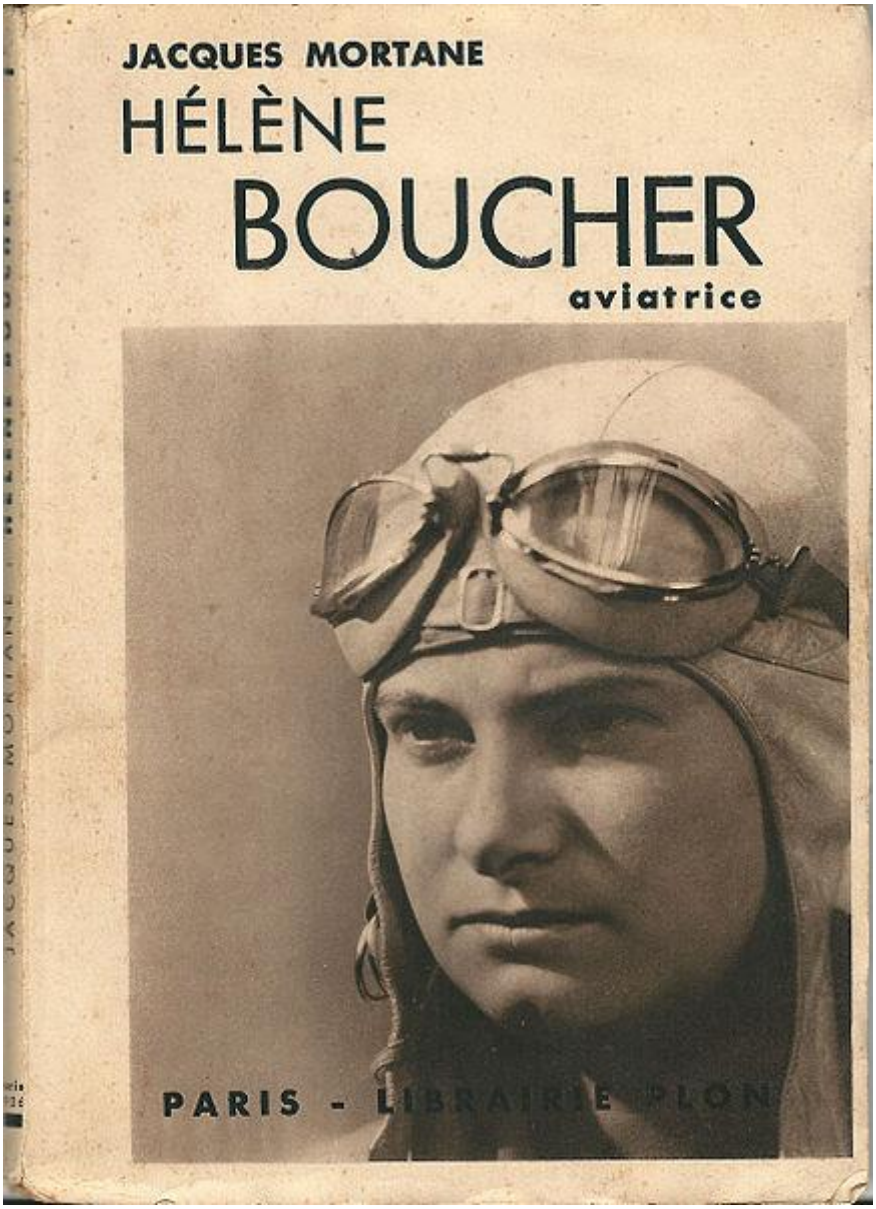
Sa quarantaine d'ouvrage contribue à la légende des chevaliers du ciel.

Auteur enthousiaste, populaire et souvent lyrique, il se fait le confident de plusieurs As dont **Charles Nungesser…**

Excellent chroniqueur de l'aviation naissante, il noue avec constructeurs et pilotes des relations privilégiées et souvent amicales qui nourrissent plus d'une quarantaine d'ouvrages.

Grâce à son style simple et sans emphase, il contribue à bâtir la légende de ces chevaliers du ciel ardents au combat et volontiers casse-cou, dont **Louis Blériot, Sadi-Lecointe, Jules Védrines**… et d'autres bombardiers ou observateurs qu'il s'efforce de sortir de l'ombre.

Chargé à partir de 1929 du cours d'histoire de l'aviation à SUPAÉRO, il devient maître de conférences à *l'École de l'Air* à sa création en 1935.



Couverture de l'ouvrage *Hélène Boucher* de Jacques Morane, paru chez Plon en 1936

La mort emporte Jacques Mortane en 1939 alors qu'il prépare une histoire de l'aviation.

Sources documentaires :

- Wikipédia
- *Dictionnaire universel de l'Aviation* de Bernard Marck Éditions Taillandier 2005
- *Les Français du Ciel – Dictionnaire historique* (direction de Lucien Robineau) Le Cherche midi 2005

Mortane né pour écrire l'épopée chevaleresque de l'aéronautique naissante

Comment ne pas s'intéresser aux preux chevaliers combattants de l'air, quand on est doublement marqué par le chevaleresque Bélier !

Pour cet écrivain à la plume vive et intarissable, l'influence secondaire des Poissons lui ouvre la porte du ciel de l'aviation naissante, merveilleuse, héroïque et fascinante.

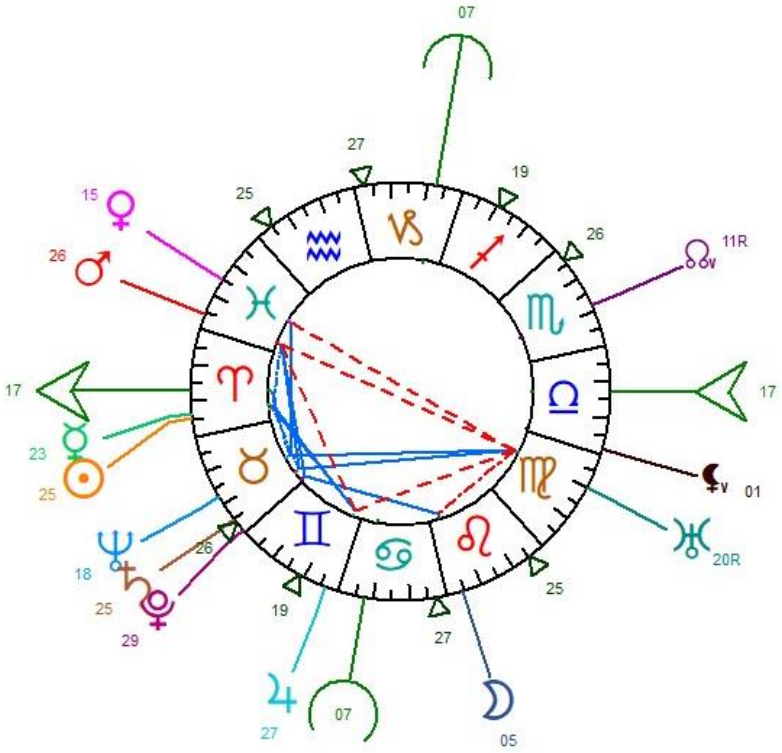
Pour Mortane, il est donc naturel de donner à lire la vie et les péripéties de ces héros sublimes et intrépides.

Sa rencontre avec pilotes et constructeurs se fait sur le mode de l'amitié, valeur essentielle pour lui.

L'influence Taureau le porte à se faire conservateur de l'histoire et écrivain avant-gardiste de ces pionniers de l'aviation célèbres ou d'arrière-plan.

A son tour, Mortane conquiert une légitime postérité pour avoir passé sa vie à écrire sur ces conquérants de l'air relatant leurs péripéties comme s'il était à leurs côtés.

Que seraient les 1ères pages de la littérature aéronautique française sans Jacques Mortane ?



Logiciel Auréas Astro PC Paris

Voir liens :
As de la Guerre 14-18 https://www.janinetissot.com/2019/11/12/les-as-de-la-guerre-1914-1918/
Pionniers de l'aviation : https://www.janinetissot.com/2019/11/12/les-pionniers-de-laviation/
Plaquette timbres pionniers de l'aviation : http://www.janinetissot.fdaf.org/jt_plaquettes_timbres.htm

Il réalise le 1er survol du pôle Nord en dirigeable, avec Amundsen, en 1926

Umberto NOBILE

né le 21 janvier 1885 à 15h15 à Lauro province d'Avellino en Italie selon acte n°4
décédé à Rome en 1978

Par son génie, il a un rôle de premier plan dans l'histoire de l'aéronautique italienne

Diplômé ingénieur en génie mécanique puis électrotechnique en 1908, il est réformé pour inaptitude physique lors du premier conflit mondial et sert dans l'administration des travaux publics.

Il est professeur en constructions aéronautiques à l'université de Naples.

Détaché en 1915 dans les constructions aéronautiques à Rome, il obtient le grade de général. En 1918, il fonde l'entreprise « Constructions Aéronautiques », avec 1 200 salariés, qui fabrique des « plus légers que l'air ».

Il invente le 1er parachute italien en 1918 et en 1922, le 1er avion métallique construit en Italie.

Mais la montée du fascisme contrecarre ses projets et ambitions

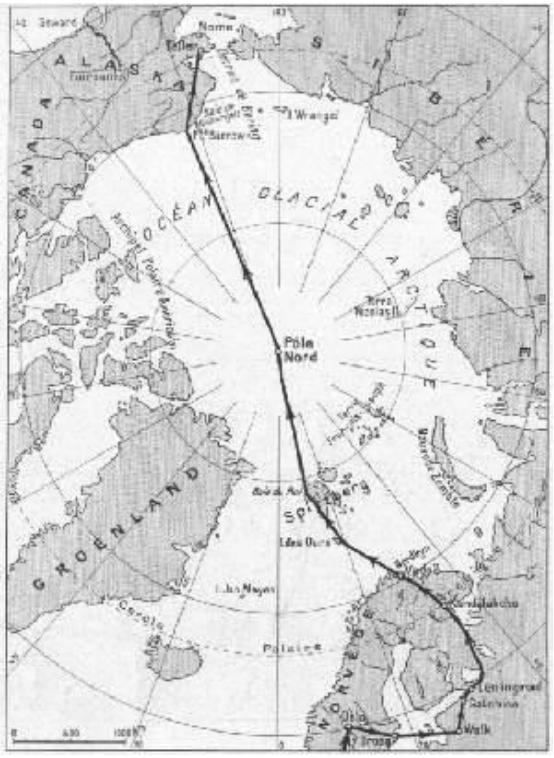
En 1919, le pouvoir fasciste qui s'installe en Italie décide de stopper la progression de son entreprise. Le général Italo Balbo qui ambitionne de contrôler toute l'aéronautique italienne propose de la lui racheter.

Mais Nobile, passionné par cette activité, refuse. Parti en Amérique, il revient en Italie en 1923, alors que le parti fasciste gouverne le pays.

En 1926, c'est l'exploit, avec Amundsen, du 1er survol du Pôle Nord en dirigeable

Nobile lors du départ du Norge

L'appareillage définitif du Norge le 11 mai



Voyage du Norge du Spitzberg à l'Akaska

Le 11 mai 1926, avec l'explorateur norvégien Roald Amundsen, Umberto Nobile part de Milan à bord du dirigeable Norge qu'il a lui-même conçu. L'équipage comprend 16 hommes. Ils atteignent l'Alaska et survole le Pôle, réalisant ainsi un vol ininterrompu de 5 460 km en trois jours.

Mais cet exploit donne lieu à une controverse entre les deux hommes qui s'approprient tous deux le mérite de l'expédition.

En 1928, une nouvelle expédition polaire tourne au drame

En mai 1928, Nobile revient au pôle Nord comme commandant du dirigeable Italia pour un voyage d'exploration. Comme les conditions climatiques l'empêchent d'atterrir, il entame le voyage de retour. C'est alors, que le dirigeable s'écrase sur la glace, lors d'une violente tempête, au large du Spitzberg (ou Svalbard), le 28 mai 1928. Dix

hommes, avec parmi eux Nobile, sont projetés sur la glace, pendant que le dirigeable endommagé reprend de la hauteur emportant avec lui les autres membres d'équipage qui disparaissent sans laisser de trace.

Les survivants, plus chanceux, disposent du matériel échappé lors de l'impact de la nacelle : de la nourriture, une radio, une tente ; ce qui leur permet de survivre 7 semaines. Cette tente sera surnommée « tente rouge »(*) en raison du liquide rouge dont elle est recouverte pour aider au repérable des avions de recherche.

Alors qu'il y a une mobilisation internationale pour participer à leur sauvetage, l'Italie ne semble guère pressée d'aller les secourir. Un brise-glace soviétique sauve Nobile et sept de ses compagnons d'équipage. Roald Amundsen, parti le 16 juin 1928 en hydravion **Latham** 47 à la recherche de l'expédition, disparaît avec son équipage français.

Expédition de 1928

Puis viennent la critique et le discrédit qui l'obligent, à démissionner et, à s'expatrier en 1932

La controverse déclenchée, en Italie, sur ses responsabilités dans cette affaire, amène Nobile à démissionner de l'armée italienne en 1930. Ensuite, il met ses connaissances au service de l'URSS de 1932 à 1936, comme conseiller technique en matière de dirigeables. Puis il se rend aux Etats-Unis.

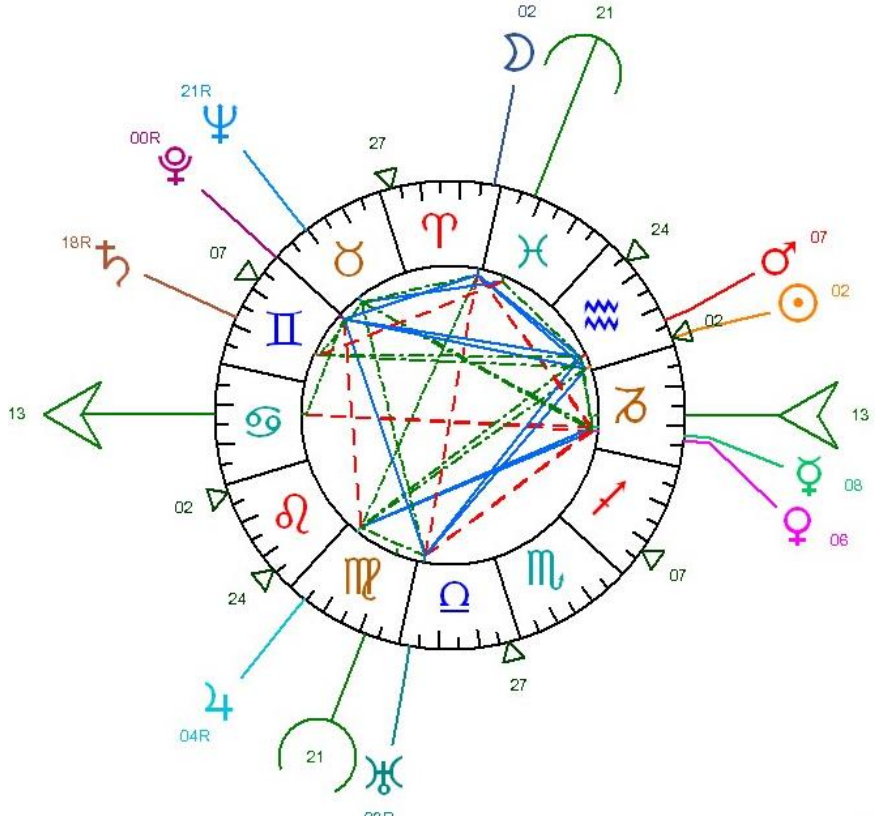
Réhabilité dans son pays en 1943, il est élu député

Après la seconde Guerre mondiale, il est réhabilité par une commission d'enquête puis réintégré en tant que général dans l'armée de l'air italienne en 1943.

Il devient député Indépendant proche du Parti Communiste italien en 1947.

(*) un film anglais de 1969, « Red tent », retrace cette aventure.

Umberto NOBILE



Quelques jours avant Lindbergh, il est peut-être, avec François COLI,
le 1er aviateur à franchir l'Atlantique Nord en mai 1927…

Charles NUNGESSER

(Charles Eugène Jules Marie NUNGESSER)
né le 15 mars 1892 à 15 heures (trois heures du soir) à Paris 10e selon acte n° 1372
disparu dans l'Atlantique le 8 mai 1927

Elevé entre des parents divorcés, très jeune il connaît l'aventure en Amérique du Sud

Né de parents marchands bouchers, il obtient un brevet de mécanicien et d'électricien. Alors qu'il prépare l'Ecole des Arts et Métiers, des revers de fortune familiaux l'amènent à interrompre ses études. Pourvu d'un petit pécule par sa mère, il s'associe avec un allemand et s'occupe d'affaires liées à l'aviation. Il se fait voler, et se retrouve sans argent. Epris d'aventures, il part à Rio de Janeiro dans l'espoir de retrouver un oncle. Mais à l'arrivée, celui-ci a disparu sans laisser d'adresse. Il visite les deux Amériques et pratique divers métiers : manœuvre, mécanicien, boxeur, dresseur de chevaux. Il apprend à piloter et organise aussi des meetings d'aviation.
Retrouvant son oncle, il mène alors la vie de planteur et montre des qualités de cavalier, dresseur de chevaux sauvages et de tireur.

Sportif accompli, il entretient sa constitution robuste et athlétique et pratique l'athlétisme, la natation et l'automobile ; il excelle dans l'art de la boxe avec le même manager (F. Descamps) que Georges Carpentier.

En 1910, il se révèle un virtuose de l'acrobatie aérienne qu'il pratique sans brevet !

Hardi jusqu'à la témérité, il manifeste très jeune son goût du risque

Un soir de 1912 en Amérique du Sud, il assiste à un match de boxe entre un indigène et un français qui est vaincu au 1er round – le vainqueur ironise : « les Français sont beaux parleurs mais ne valent rien au travail »- Attendez, nous allons voir répond Nungesser qui enlevant sa veste de smoking et relevant les manches de sa chemise se plante devant l'indigène, solide colosse qui regarde avec commisération cet adversaire de 65 kg – Nungesser va 14 fois à terre, se relève chaque fois – Le professionnel lui assène alors un coup terrible et Nungesser s'effondre pour la 15e fois – L'arbitre va annoncer la fin du combat quand on voit cet enfant de 20 ans se redresser tel un ressort, feinter du gauche, crocheter du droit atteignant au cœur l'indigène qui s'affale à son tour et … ne se relève plus – Les spectateurs sont secoués d'enthousiasme devant ce courage.

De retour en France, engagé dans les hussards, il obtient aussitôt une médaille militaire et le titre de « Hussard de la Mors »

Quand la guerre de 14-18 éclate, il rentre en France, il est incorporé dans le 2e régiment de hussards. C'est ainsi que le 3 septembre 1914, le cavalier Nungesser est en mission avec son lieutenant. Alors que ce dernier est blessé, Charles le met à l'abri et continue néanmoins son utile mission de renseignement à travers les lignes ennemies. Voyant venir une puissante voiture Mors, il tend une embuscade en fermant un passage à niveau pour obliger la voiture à s'arrêter. Il abat les 4 occupants prussiens et s'empare de la voiture qu'il ramène en course folle, sous les feux de l'ennemi, à son Quartier Général, rapportant les plans trouvés sur les officiers prussiens.
Cette action d'éclat lui vaut le grade de brigadier et une médaille militaire sans compter le titre de « hussard de la Mors » qu'il transforme en « hussard de la mort ». Cette appellation l'incite plus tard à faire peindre sur son avion un cœur renfermant un cercueil, une tête de mort et deux tibias, le tout flanqué de deux chandeliers. Cet emblème sur le fuselage sera célèbre sur tous les fronts.

Guerrier ardent et virtuose infatigable, il devient « AS » de la Grande Guerre, totalisant 45 victoires homologuées

Début 1915, il passe dans l'aviation et il est breveté pilote militaire le 17 mars sous le n° 1803, sur avion **Farman.** Puis intègre l'escadrille VB 106 le 8 avril 1915.

D'un allant et d'un entrain remarquables, il développe une grande activité sur le front et sort vainqueur de missions périlleuses. Il est promu adjudant le 18 mai 1915. Sur son bombardier il accomplit **53 missions de bombardement** de jour et de nuit. Il se révèle un virtuose aux commandes de son Voisin X. Ainsi, plusieurs fois, il termine ses patrouilles de chasse par des acrobaties au-dessus de son terrain. Ceci lui vaut une punition qui est cependant levée lorsqu'il abat un biplace ennemi Albatros le 28 novembre 1915. Muté à l'escadrille N65, il y combat jusqu'à la fin des hostilités.

Aux commandes d'un prototype d'avion de chasse, qui s'écrase au décollage, il est grièvement blessé en février 1916 : le manche à balai lui traverse le palais et lui fracasse la mâchoire tandis qu'il a une jambe fracturée. Sorti de l'hôpital, le 28 mars, il refuse d'être réformé et retourne à son escadrille. Il doit alors se faire porter pour entrer et sortir de son avion.

Surmontant ses terribles blessures, il continue de combattre sans répit au mépris des pires dangers

Il participe à la bataille de Verdun et survole le front de la Somme, en remportant de nombreuses victoires dont 3 pour la seule journée du 26 septembre 1916. Mais son état de santé précaire lié à ses nombreuses blessures au combat l'oblige à retourner à l'hôpital. Il parvient à en sortir après avoir négocié un accord avec ses médecins et l'état-major : il doit suivre un traitement à l'hôpital après chacun de ses vols.

Pendant une convalescence, il s'occupe à enseigner aux jeunes pilotes de son groupe les disciplines du combat collectif. Il continue aussi à se perfectionner en étudiant au sol les récents appareils de visée et de navigation. Malheureusement, il est gravement blessé dans un accident d'automobile où périt le conducteur Pochon qui est aussi son mécanicien.

Malgré ses lourds handicaps physiques, il continue vaillamment de combattre et accumule les succès : seuls Fonck et Guynemer le dépasse en nombre de victoires aériennes dont cinq en deux jours en 1918. Si bien que l'Amérique lui décerne sa médaille de guerre en janvier 1918.

Le Nieuport 17 de Nungesser

Le 25 août 1918, pour prouver qu'il n'est pas un homme fini malgré ses 17 blessures, il parie de faire la traversée de Paris à la nage. Sans préparation, il y parvient en trois heures de vrai calvaire et se classe dans les premiers. Il reçoit une formidable ovation du public.

La guerre finie, reste l'exhibition aéronautique pour le Capitaine Nungesser puis…
le formidable défi de traverser l'Atlantique Nord

A l'Armistice, sa popularité est prodigieuse. Applaudi, entouré, couvert d'honneurs : cette vie dorée le lasse vite. En homme d'action et de défi, il pratique de nombreux sports et continue à voler. En 1920, il crée une école de pilotage sur la proposition du Sous-secrétaire d'Etat à l'Aviation. Le succès arrive mais dure peu car on reproche à Nungesser d'exalter l'héroïsme alors que le monde d'alors préfère danser. Touché par cet échec, il le surmonte pourtant grâce à son orgueil et gagne sa vie en participant à des meetings aériens.

Il épouse Consuelo Hatmaker, une américaine que l'on dit fortunée, le 28 juillet 1923 à Paris 8e mais divorce trois ans plus tard.

Il accepte une tournée d'exhibition aéronautique en Amérique, reproduisant dans le ciel les duels aériens de la guerre. D'octobre 1923 à fin 1925, en compagnie de Weiss, leur tournée tient du cirque ambulant et du théâtre.

Lassé de cette vie errante, les pilotes rentrent en France mais Nungesser songe depuis longtemps à traverser l'Atlantique. Cette épopée exceptionnelle semble à la mesure de ce baroudeur en mal de défi. Il lui faut un excellent navigateur et ce sera le capitaine **François COLI.** Le constructeur Pierre Levasseur leur aménage pour ce raid, un triplace nommé « L'Oiseau Blanc », un monomoteur biplan.

LA PRESSE

Edition spéciale

LES HEURES D'OR DE L'AVIATION FRANÇAISE

NUNGESSER ET COLI ONT REUSSI

Les émouvantes étapes du grand raid

A 5 heures, arrivée à New-York

Nungesser à Verdun

L'ARRIVÉE

Les essais de Drouhin

LA PREMIERE VICTOIRE FRANÇAISE

En 1909 Blériot traversait la Manche

LA TRAVERSÉE DE LA MÉDITERRANÉE

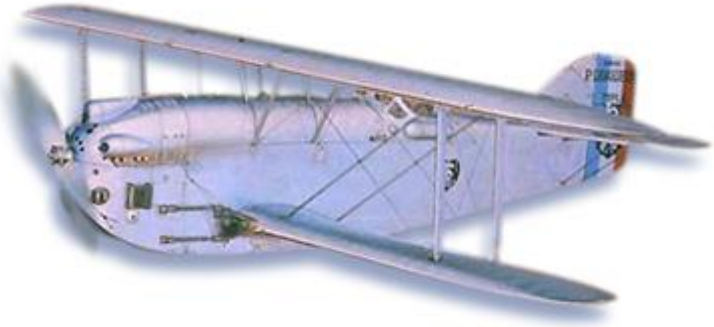
Les difficultés de Coli et de Rayet

A 5h18 le 8 mai 1927, l'avion de Nungesser et Coli s'envole du Bourget au-dessus d'une foule admirative. C'est à 6h45 qu'il survole Etretat et dès lors on ne sait plus rien.
Pourtant un journal « La Presse » imprime « Nungesser et Coli ont réussi ».

L'Amérique confirme officiellement qu'on ignore le sort de l'Oiseau Blanc et 9 avions partent à sa recherche. Mais le temps est si mauvais qu'ils manquent de se perdre.

Ainsi disparaît cet homme exceptionnel, digne successeur des héros de l'antiquité.

Un monument lui est élevé à Valenciennes et à Etretat.



L'Oiseau Blanc toujours recherché et le mystère de sa disparition peut-être bientôt levé…

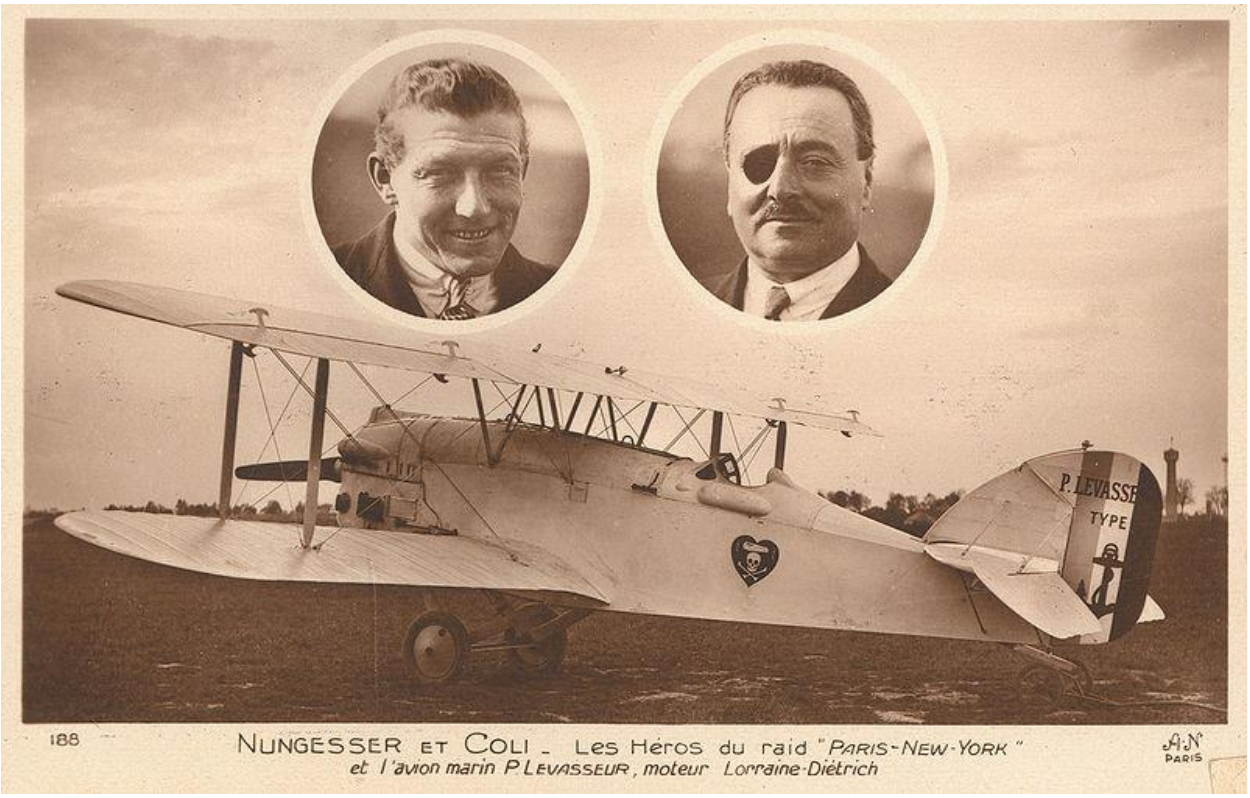
Le 21 mai 1927, un autre Charles réussit cette traversée et Lindbergh devient ainsi le héros de l'Atlantique Nord. L'histoire aurait pu en rester là…

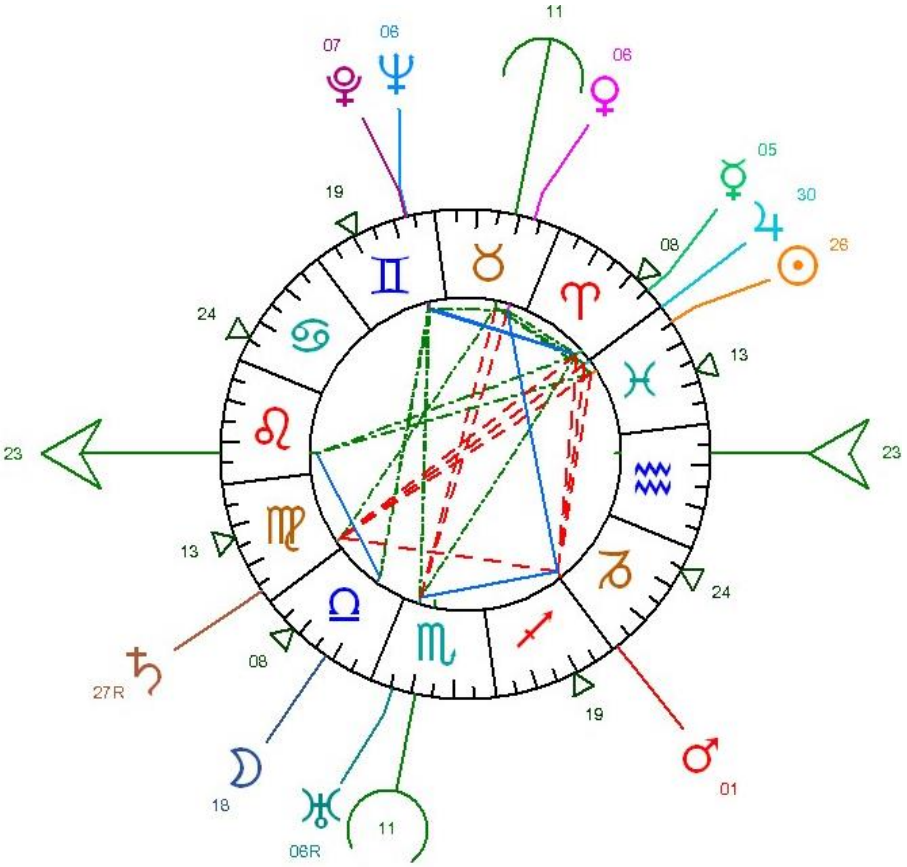
Mais Bernard Décré, marin et pilote, passionné de Nungesser réalise des recherches qui permettent désormais de situer la zone, au large de St Pierre et Miquelon, où l'Oiseau Blanc serait immergé entre trente et cinquante mètres de profondeur, non loin de son point d'arrivée. Le secteur où a été entendu l'avion est maintenant bien identifié, notamment grâce au témoignage d'un marin-pêcheur accompagné de son labrador.

Selon certaines sources, l'avion de Nungesser et Colis aurait été abattu en plein vol par des trafiquants d'alcool en transit à Saint-Pierre-et-Miquelon, une base arrière de la contrebande durant la prohibition. Al Capone aurait même séjourné sur l'île au moment du raid à l'hôtel Robert. Encore plus troublant, une peinture de la même époque, mettant en scène l'Oiseau Blanc piquant en pleine mer sous des rafales de balles, a été mise à jour récemment dans les caves de la représentation de Saint-Pierre-et-Miquelon à Paris.

Bernard Décré et son équipe affirment :

*Nous disposons de suffisamment d'éléments pour réhabiliter nos deux aviateurs**, affirmer qu'ils ont traversé l'Atlantique 11 jours avant Lindbergh**, et établi le record de distance. Nous allons donc proposer ces éléments à une commission de spécialistes de l'Histoire de l'Aviation, nationale, puis internationale, avec la collaboration des Américains. Nous n'avons plus le droit de nous taire ! (publié en novembre 2010)*


188
NUNGESSER ET COLI - Les Héros du raid "PARIS-NEW-YORK"
et l'avion marin P. LEVASSEUR, moteur Lorraine-Diétrich
A.N
PARIS
P. LEVASSE
TYPE


11
07
06
06
05
30
28
19
08
24
13
23
23
13
24
27R
08
19
01
18
08R
11

Ingénieur et pionnier, il est considéré comme l'inventeur de l'hélicoptère et du vol vertical, à partir de 1923. On lui doit aussi, notamment, l'invention des premiers feux de croisement sur les voitures.

Etienne OEHMICHEN

(Etienne Edmond Oehmichen)

Né le 15 octobre 1884 à huit heures du soir (20h) à Châlons-sur-Marne 51

Selon acte n°331 source : AD51 en ligne

Décédé le 10 juillet 1955 à Paris 5e

« Je ne suis pas l'inventeur de l'hélicoptère. Le seul, c'est Léonard de Vinci, lorsqu'il dessina sa machine volante à aile tournante, en 1486. »

Ainsi parle l'ingénieur Etienne Oehmichen, aussi modeste qu'inventif dans de multiples domaines.

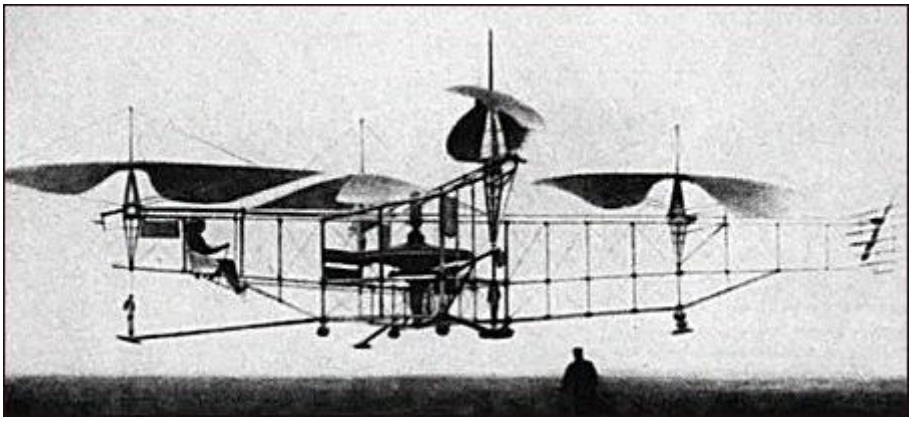
Voler est un rêve humain qui remonte à la nuit des temps, mais il faut attendre 1890 et le 1er vol d'un avion à moteur piloté par **Clément Ader**, pour qu'il se réalise.

Le giravion (*) est étudié depuis fort longtemps et dès 1480, Léonard de Vinci dessine une sorte de vis aérienne dont la voilure tourne autour d'un axe vertical. Borelli en 1680 et Paucton en 1768 reprennent l'étude de ses théories. En 1862, le Français Ponton d'Amécourt et l'Italien Forlanini construisent des appareils mus par des moteurs à vapeur. Ce sont ces expériences qui permettent de résoudre de multiples difficultés et d'arriver enfin aux appareils pilotés.

Et le premier décollage reconnu d'un hélicoptère avec son pilote est accompli par le Français **Paul Cornu** le 13 novembre 1907, à Lisieux sur un moteur **Antoinette**.

Par rapport à l'aviation, la mise au point de l'hélicoptère sera tardive. En effet, au début du 20e siècle, seul un petit groupe de pionniers s'intéresse au développement d'un engin à voilure tournante, alors que dans le même temps, l'avion vole de succès en succès.

(*) Terme générique désignant tous les appareils volants grâce à une voilure tournante autour d'un axe situé au-dessus de l'habitacle. Le plus connu en est l'hélicoptère.



Œhmichen nº 2, en 1923.

Oehmichen conçoit et fait voler le premier hélicoptère en 1923

Ainsi, au fil des siècles, le « giravion » ne connaît guère d'essais satisfaisants jusqu'à la première guerre mondiale. Etienne Oehmichen est l'un des premiers qui, en 1923, tient l'air durant 10 minutes à 5 mètres du sol !
Il construit lui-même son hélicoptère en utilisant des matériaux trouvés dans les rebuts de l'usine Peugeot.

Sa vocation lui vient dès l'enfance, le jour où l'un de ses oncles lui offre son premier vol dans un ballon ascensionnel d'une Foire.
Il déclare alors : **« *Quand je serai grand, je ferai une machine pour monter comme cela, tout droit dans le ciel ».***

Oehmichen approfondit ses théories sur le vol ascensionnel, à partir de 1921. Il met au point ses prototypes financés par Peugeot.

Le 4 mai 1924, il boucle le premier kilomètre en circuit fermé, à Arbouans dans le Doubs, en hélicoptère à décollage et atterrissage à la verticale. Ce vol lui permet de recevoir une subvention de 90 000 francs du service technique de l'aéronautique, lui permettant de rembourser Peugeot.
Toujours en 1924, il réussit un vol stationnaire de trois minutes, puis un autre avec deux passagers.

Depuis 1921, Oehmichen travaille sur le concept de « l'hélicostat » (inspiré de l'hélicoptère et de l'aérostat). Il s'agit d'un hélicoptère équipé d'un ballon pour la stabilité. Il reprend cette idée avec des appareils successifs jusqu'à son premier vol le 21 février 1935, sans toutefois parvenir à convaincre les responsables de l'aéronautique. Cet appareil est présenté au Musée de l'air et de l'espace du Bourget près de Paris.

L'hélicostat n°6 présenté au Bourget

Inventeur polyvalent, on lui doit les feux de croisement, le stroboscope, le canon à air comprimé…

Il est fils d'un colonel, directeur de l'école d'artillerie de Châlons. Après le décès de son père, la famille s'installe à Lyon puis à Montbéliard en 1897 où il fait ses études avant d'être diplômé de l'Ecole centrale de Paris en 1908. C'est en 1912, qu'il débute sa carrière chez Peugeot.

Pendant la Grande Guerre qui interrompt ses expérimentations, il participe aux combats dans les tranchées. A ce titre, il reçoit la Croix de guerre et la Légion d'honneur en 1917.

En tant qu'assistant, il participe à la mise au point des premiers chars de combat produits par Peugeot.

Il crée son atelier Oehmichen-Peugeot en association avec la firme Peugeot à Valentigney.

Il améliore la dynamo inventée par le Belge Zénobe Gramme, qui remplacera les phares à acétylène des premières automobiles. Cet ingénieur conçoit aussi les premiers feux de croisement mais ce brevet ne sera jamais déposé.

Sa passion pour l'électricité et la lumière le conduit à créer le premier stroboscope électrique (brevet 1917) ainsi qu'une caméra capable de saisir 1 000 images en une seconde.

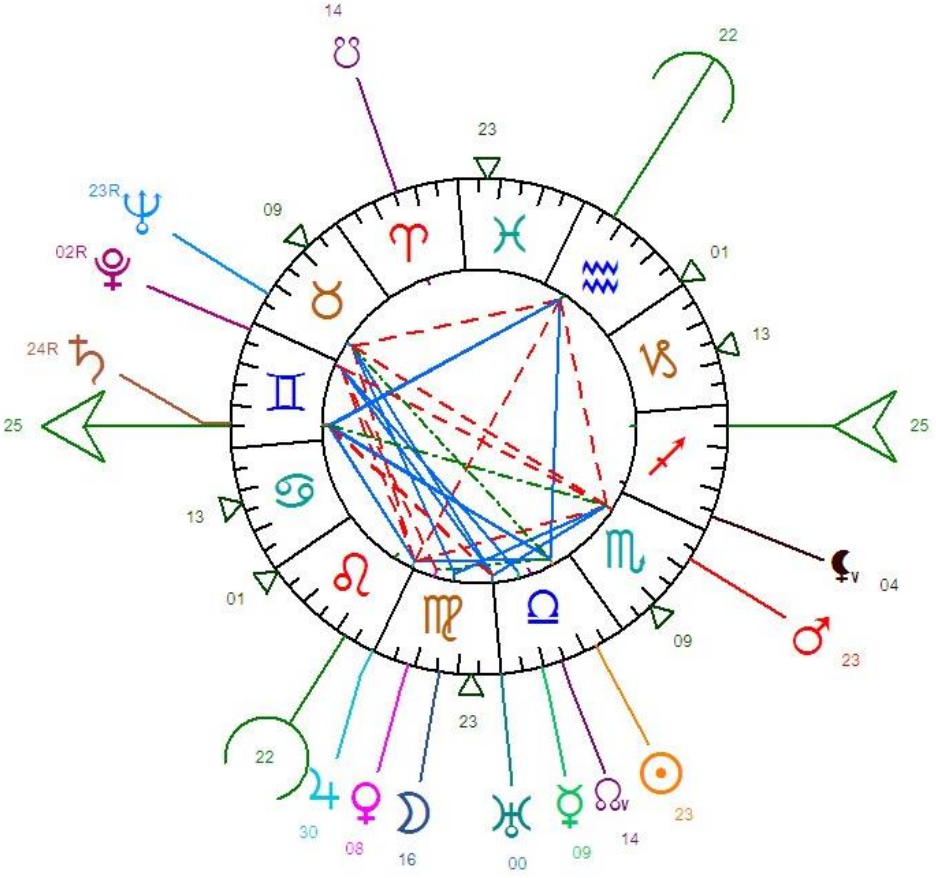
Cet ingénieur, inspiré par l'air, invente aussi le canon à air comprimé.

Si l'aérodynamique le passionne, il étudie aussi la cinématographie, la zoologie et la paléontologie.

En 1939, il devient professeur au Collège de France.

Oehmichen repose aujourd'hui sur le lieu-même de son exploit de 1924, à Arbouans dans le Doubs, et c'est un hélicoptère qui transporte son cercueil jusqu'à sa dernière demeure.

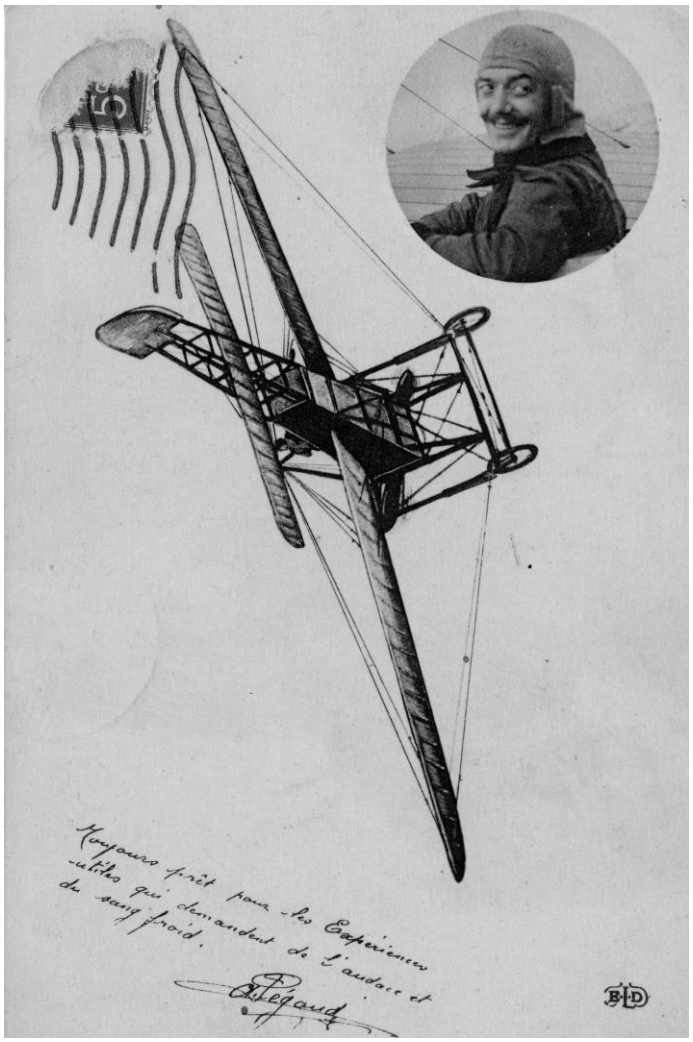
Timbre postal émis en 1957


14
22
23
23R
09
02R
01
24R
13
25
25
13
04
01
23
09
23
22
30
08
16
00
09
14
23

Voici un audacieux qui a vu le monde d'en haut !

Adolphe PEGOUD

né le 13 juin 1889 à 6h à Montferrat Isère 38,
selon l'état-civil



Un aviateur acrobate, inventeur du saut en parachute et du looping en avion
Né quelques semaines après l'inauguration de la Tour Eiffel, cet aviateur, pionnier du saut en parachute et de la voltige, inscrit lui aussi son nom parmi ceux qui ont osé.

Le 19 août 1913, il est le 1er pilote à sauter en parachute de son avion, un monoplan « Blériot ». Alors, il observe que son aéroplane abandonné en l'air prend des positions inattendues et vole sur le dos avant de s'écraser au sol. De ce jour, Pégoud décide d'essayer son avion en vol sur le dos. Aussi, dès le 1er septembre, il réussit dans le ciel un grand « S » vertical.

Acrobate habile et audacieux, il parvient le 1er octobre, à réaliser une série de 8 tours sur lui-même. Il vient d'inventer le « looping » aérien.

Il déclare en 1913 :
« J'ai évolué dans toutes les positions, simulé toutes les chutes auxquelles nous sommes exposés dans notre métier. Toujours l'appareil a repris la position normale quand je le lui ai demandé. »

Et sur cette carte postale, il signe :
« Toujours prêt pour les expériences utiles qui demandent de l'audace et du sang-froid. »

La guerre de 14-18, ultime opportunité pour ce casse-cou
Pégoud se retrouve tout naturellement aviateur de combat pendant la guerre de 14-18. Titulaire de 6 victoires aériennes et donc « AS » de la guerre de 14-18, il est abattu à son tour le 31 août 1915. Il vient d'avoir 26 ans.

Première femme au monde à être passagère d'un avion qui s'envole de Milan le 8 juillet 1908, elle devient elle-même la première dame pilote quelques semaines plus tard.

Thérèse PELTIER

Née Thérèse Juliette COCHET le 26 septembre 1873 à 6h du matin à Orléans Loiret

Selon acte n°937 – AD45 en ligne – EC 52785 – vue 322/478

Décédée le 18 février 1926 à 2h du matin Paris 17e

Selon acte n° 487 – Archives de Paris en ligne – 17D233 – vue 14/31

Cette audacieuse et séduisante pionnière est d'abord passagère puis pilote…

Chapeautée, en élégant costume de ville, avec nœud papillon et escarpins à talons, Thérèse Peltier enfourchant une machine volante fait figure d'audacieuse pionnière en ce début du 20e siècle où dans le ciel ronronnent déjà nombre d'aéroplanes nommés « avions » depuis le brevet n°205-155 déposé par Clément Ader le 19 avril 1890.

A l'issue d'un petit vol à bord de l'avion **Voisin** piloté par **Léon Delagrange**, Thérèse devient la première femme au monde passagère d'un plus lourd que l'air, le 8 juillet 1908 à Milan, où l'aviateur se trouve pour des vols d'exhibition.

Enthousiaste depuis longtemps pour cette aviation naissante, la jeune femme devient élève-pilote dès le 17 septembre 1908 et s'y montre plus douée qu'assidue en raison de ses activités de sculptrice.
Après quelques séances d'entraînement sous la conduite de Delagrange, elle vole en solitaire pour la première fois à Issy-le-Moulineaux.
Selon *l'Aérophile* du 1er-15 mars 1926, elle aurait été la première femme pilote d'aéroplane, sans vraiment chercher à passer les épreuves du brevet.

La presse de l'époque relate avec enthousiasme l'exploit :
La passagère n'était pas clandestine et, l'espace d'un vol, elle est devenue célèbre : Thérèse Peltier peut être fière d'être la première femme au monde à avoir pris la route des airs… Quatre mois auparavant à Issy-le-Moulineaux, ***Delagrange*** *s'était embarqué aux côtés de son ami* ***Henri Farman****. Deux hommes dans un même « zinc », on avait crié à la folie. Avec une femme, on crie à l'exploit.*

Mais sa passion de l'air s'éteint avec la mort de son mentor

La même année en 1908, elle reçoit le prix de sculpture de *l'Union des femmes peintres et sculpteurs*, qui est la première en date des sociétés de femmes artistes en France.

Fille d'un distillateur-liquoriste et devenue depuis 1893, l'épouse d'un médecin de la Marine Alfred Peltier installé à Paris, Thérèse y prend des cours de sculpture et expose alors ses œuvres dans de nombreux salons.

Quand Delagrange se tue aux commandes d'un Blériot le 4 janvier 1910, Thérèse est si bouleversée qu'elle renonce définitivement à l'aviation, sans solliciter le brevet de pilote instauré depuis 1909.
Dès lors sa vie se fait plus discrète et sans doute continue-t-elle la sculpture puisque sur son acte de décès, elle est signalée comme statuaire.

Elle écrira à **Henri Deutsch-de-la Meurthe** *: « […] Je suis enlisée dans mon chagrin, perdue, anéantie. Nous étions du même pays Léon et moi. Nous nous étions connus tout enfants. Et depuis douze ans, en dépit de tout ce qui aurait dû nous séparer, nous ne nous étions jamais quittés. […] Il était mon ami d'enfance, mon maître en art, la force et l'équilibre de ma vie. J'étais ambitieuse, ardente à la vie. Tout me semblait beau, intéressant et gai parce qu'il était là et qu'il m'aimait et que je m'appuyais sur lui. Et maintenant il n'y a plus rien, rien. La terre me semble un trou noir où je me débats comme dans une prison. Songez qu'il est tombé devant mes yeux - loin cependant, puisqu'en arrivant*

près de lui, je n'ai plus trouvé qu'un cadavre. Il n'y avait là personne, ni amis, ni parents. Et ses mécaniciens et moi nous l'avons couché dans son cercueil…

Sources documentaires :

Chronique de la France Editions Chronique 1987
Dictionnaire universel de l'Aviation par Bernard Marck éditions Tallandier 2005
Wikipédia

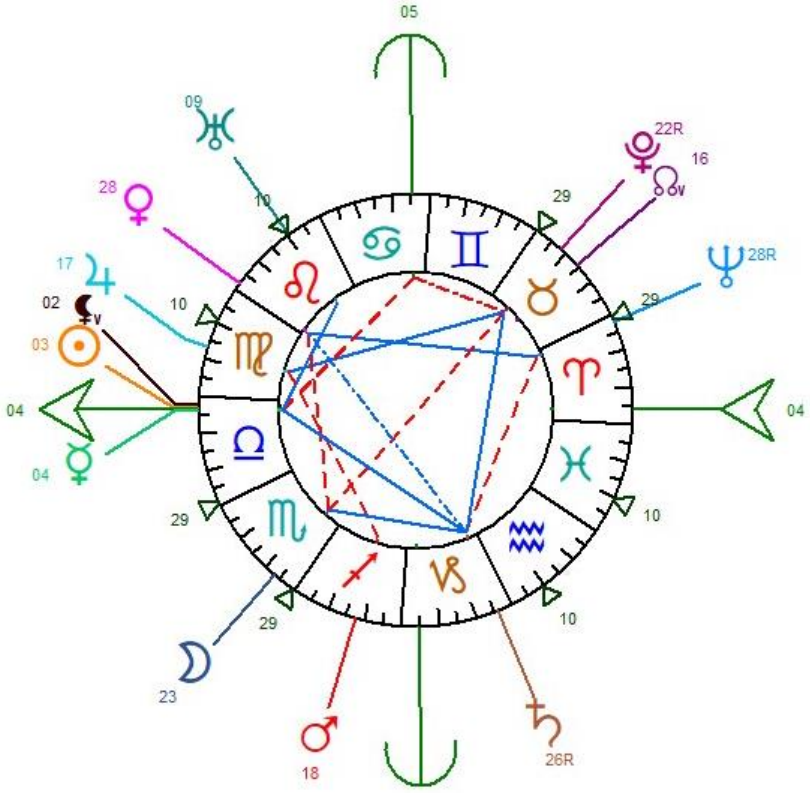
L'engouement pour le vol convient à sa nature Balance

Doublement marquée par la Balance, soucieuse d'équilibrer ses plateaux, Thérèse se sent naturellement portée vers cet engouement pour le vol aérien au point de connaître la gloire d'être la première passagère d'un « merveilleux fou volant dans sa drôle de machine ».

Probablement habile à piloter elle-même, elle apprécie la gloire qui va avec. Et cette passion révolutionnaire convient parfaitement à son tempérament qui mêle, fierté, séduction, originalité et avant-gardisme.

Même très éphémère cette gloire l'inscrit à jamais dans l'histoire des débuts de l'aéronautique en France. Et parlant de son pilote à jamais disparu cette Balance éprise d'harmonie écrit : « il était l'équilibre de ma vie… »

Sa nature Balance l'attire aussi vers l'art de la sculpture et l'incite à participer à des expositions.



(Logiciel AUREAS AstroPC Paris)

Cet aviateur réalise le premier vol aéropostal du monde le 16 février 1911 en Inde.
Il ouvre l'histoire de la Poste aérienne.

Henri PEQUET

Né Edouard Henri Péquet le 1er février 1888 à 21h à Bracquemont Seine-Maritime 76

Selon acte n°3 AD76 en ligne – 4 E 11613 – 1888 – Bracquemont – vue 3/20

Décédé le 13 mars 1974 à Vichy

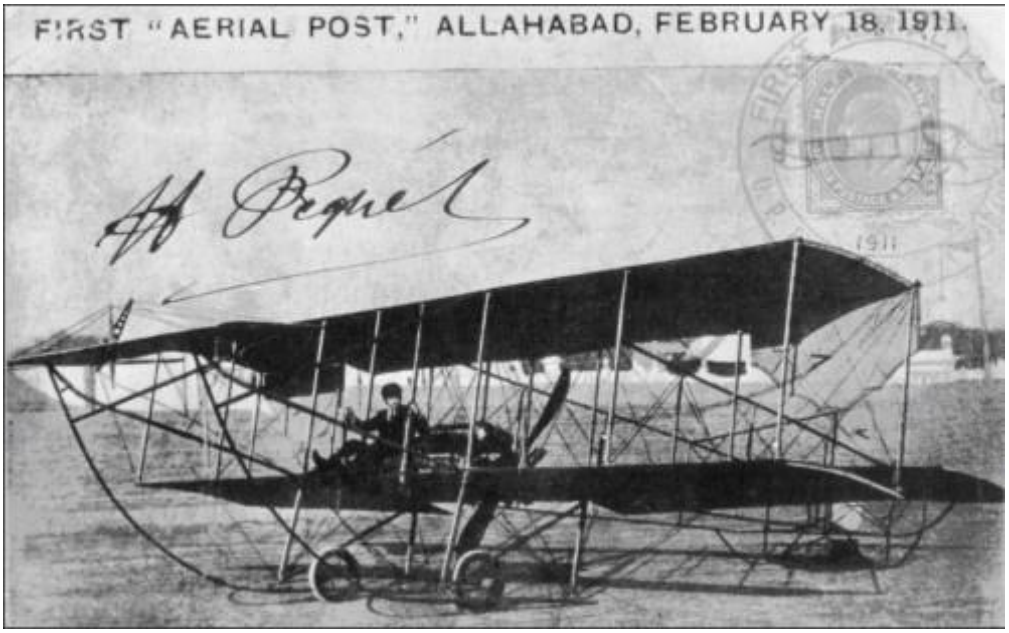
A 22 ans, il passe son brevet de pilote… après ses élèves !

Intéressé par tout ce qui vole, dès l'âge de 17 ans, il débute une carrière d'aéronaute en 1905. Il pratique le ballon libre et fait partie de l'équipage du dirigeable *Ville de Paris* appartenant au mécène **Henri Deutsch**.

En 1908, il débute comme mécanicien chez Gabriel Voisin qui vient de fonder la première usine d'aviation du monde. A ce titre, Henri s'exerce au pilotage et fait son premier décollage le 30 octobre de l'année suivante.
C'est au meeting de Hambourg en 1909, qu'il fait son premier vol officiel en public.

En 1910, il participe au meeting de Buenos-Aires puis devient instructeur de vol à Reims. Il passe son brevet de pilote le 10 juin 1910 (n°88), en dernier, après ses propres élèves ! En août 1910, il est de la *Grande Semaine d'aviation de la Champagne*, 2e rendez-vous international aérien.

On imagine l'expérience déjà acquise par cet aviateur-mécanicien qui connaît les grands voyages aériens et la pratique de divers appareils. Aussi, quand Péquet apprend que l'on recrute des pilotes pour une aventure humanitaire en Inde, il se porte volontaire.



La première liaison postale régulière en Inde en 1911

Le vicaire de l'église de la Sainte Trinité veut récolter des fonds pour améliorer un hôtel local pour étudiants indiens. Alors naît l'idée d'un transport de courrier par les airs avec marquage spécial. Le projet approuvé par la direction des Postes de l'Inde donne lieu à une énorme publicité. Le gouvernement indien produit alors un cachet spécial qui sera apposé sur les 6.100 pièces de courrier qui s'empilent en vue de ce premier vol postal de l'Inde.

Le vol a lieu le 18 février 1911, date du festival Hindou de Purna Kumbha qui n'a lieu que tous les douze ans. C'est l'occasion d'un pèlerinage de nombreux Hindoux qui viennent se baigner dans le Gange pour se purifier de leurs péchés.

Henri Péquet, aux commandes d'un avion Sommer transporte le courrier entre Allahabad et Naini Junction, deux villes indiennes distantes de 10 kilomètres, avec l'aide de l'armée britannique et dans le cadre de l'Exposition universelle de l'Industrie et des Transports de Allahabad.

L'équipement de l'aéroplane, sans tableau de bord, est des plus rudimentaires : l'altimètre sur le genou gauche, pas de compte-tour, une montre au poignet droit pour chronométrer la cloche à huile du moteur qui doit tourner à 20 tours par seconde. Ainsi équipé, l'aviateur décolle pour parcourir 8 km à une vitesse de 75 km/h à une altitude maximum de 450 mètres.
Lors du survol du Gange, l'avion est aussi observé par au moins un million de pèlerins.
Le sac de courrier est sanglé sous les cuisses du pilote.

En plus du courrier des Postes, Péquet dédicace 400 cartes postales.

Après cette première réussie et pendant la durée de l'exposition, un transport régulier de courrier se fait par avion jusqu'à Naini Junction par Péquet et Windham. C'est la première liaison aéropostale régulière de l'histoire.

Créé par **James Prunier.** Mis en page et gravé par André Lavergne – Timbre sorti en 2011.
http://www.phil-ouest.com/Timbre_zoom.php?Nom_timbre=Henri_Pequet_2011&type=Zoom

Péquet : 8.200 heures de vol et plus d'un million de kilomètres parcourus

A la Première Guerre mondiale, Péquet fait partie des tout premiers aviateurs militaire affectés dans les premiers escadrons de l'Armée de l'Air qui vient d'être créée.
Il se trouve en meeting à Moscou, lorsqu'il est mobilisé comme pilote mécanicien en 1914.

Ensuite, il fait carrière jusqu'en 1934, chez **Morane-Saunier**, comme pilote d'essai.
A partir de 1934, il est chef-pilote à l'Aéro-club de Vichy.

Il participe à la Résistance durant la Seconde Guerre mondiale. Arrêté avec son épouse par la Gestapo le 22 avril 1943, elle sera déportée en Allemagne jusqu'à la Libération.

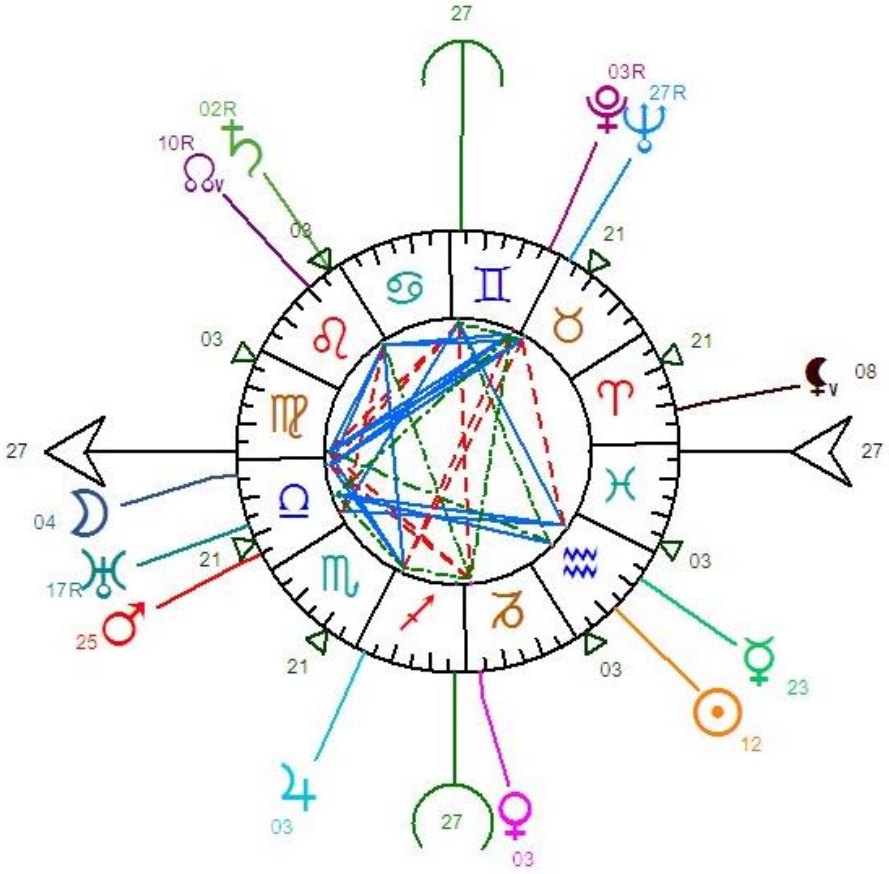
Au sortir de la guerre, il reprend ses activités à l'aérodrome de Vichy jusqu'en 1953.

Un serviteur précurseur au service de l'humain

Habité par la passion de la mécanique d'avant-garde qui permet de se déplacer dans l'air, il sait mieux que quiconque s'y maintenir en équilibre.
Cet élément lui offre aussi d'exprimer tout sa nature indépendante qui aime agir à son idée, en toute autonomie, selon son libre arbitre, et avec une puissante énergie.
Et aussi beaucoup de réussite et de chance naturelle.

Intuitif, imaginatif, clairvoyant, il a l'étoffe d'un self-made-man qui aime faire ce qui ne s'est encore jamais fait et au nom de l'intérêt humain et de son devenir.

Source photo et texte : Wikipedia et http://www.indiablognote.com/article-henri-pequet-1er-facteur-fran-ais-du-ciel-indien-en-aeroplane-48772873.html


27
03R
27R
02R
10R
08
21
03
21
08
27
27
04
21
17R
25
03
21
03
23
12
03
27
03

Il est, avec le marquis d'Arlandes, le 1er homme au monde à s'élever dans l'air…

François PILÂTRE de ROZIER

(né François PILÂTRE dit du ROSIER)

Né le 30 mars 1754 à Metz Moselle 57, heure absente sur acte de baptême
décédé le 15 juin 1785 à Wimille (actuellement Wimereux près de Boulogne-sur-Mer)
en tentant de traverser la Manche en ballon

Elève dissipé et rebelle, il va à Paris pour le savoir et la vie audacieuse dont il a besoin

Fils de militaire devenu aubergiste à Metz, François est un élève dissipé et étourdi. En 1775, il quitte sa ville natale pour Paris, après s'être disputé avec son père. Conseillé par d'influentes personnalités, il se forme au métier d'apothicaire chimiste pendant un an. Mais son impatiente curiosité le pousse à renoncer avant d'avoir la maîtrise pour se lancer, sous le nom de Desrozier, dans le commerce de produits pharmaceutiques.
A l'époque, on lui reconnaît une intelligence vive, une curiosité aigüe, un courage proche de la témérité, un goût effréné du plaisir, mais aussi une absence totale de scrupule.
Ambitieux, il se met sous la protection du médecin royal et n'hésite pas à s'intituler premier apothicaire et inspecteur des pharmaciens du prince de Limbourg.

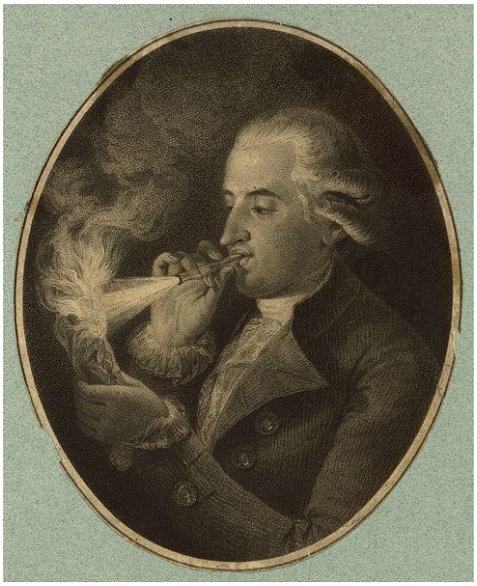
Devenu physicien il fonde le 1er musée technique où il enseigne aux nobles

En 1780, il transforme son patronyme en Pilâtre de Rozier, plus aristocratique. Doué pour les études, quoique rebelle, il développe si bien ses dons pour la physique et la chimie qu'il succède à son maître au poste de professeur de physique et de chimie à l'Académie de Reims.

Mais six mois plus tard, il rentre à Paris où il se fait nommer, grâce à ses relations, intendant des cabinets de physique et d'histoire naturelle de Monsieur, comte de Provence, frère du Roi et futur Louis XVIII.

En 1781, il fonde le « Musée de Paris », premier musée technique, qui deviendra en 1791 le Conservatoire des Arts et Métiers. Il y fait des expériences de physique et dispense des cours de sciences aux nobles.

Malgré ses multiples activités, il s'intéresse aux problèmes scientifiques les plus divers et il invente, notamment, le « respirateur », ancêtre du scaphandre.



Pilâtre soufflant de l'hydrogène dans une flamme

Grâce aux Montgolfier, il se passionne pour les expériences aérostatiques

En 1783, les frères Montgolfier, qui viennent d'inventer et d'expérimenter avec succès leurs premiers ballons, arrivent dans la capitale. François Pilâtre, jeune physicien, leur propose ses services, sans doute recommandé par **Lavoisier.**

Le 19 septembre 1783, il assiste au 1er vol habité avec des animaux, un coq, un canard et un mouton, devant le roi Louis XVI à Versailles. Le vol est un succès et les animaux atterrissent sains et saufs. Pourtant, le roi ne veut pas prendre le risque d'un vol humain en « montgolfière ».

« Je ne saurais tolérer que l'envol d'un condamné à mort. Il n'aura pas grand-chose à perdre… », telle est la réponse de Louis XVI à Pilâtre de Rozier annonçant son projet de voler en ballon. Mais Pilâtre, par l'entremise notamment du marquis d'Arlandes, négocie habilement avec le souverain qui finit par autoriser le 1er vol humain.

Pilâtre participe, avec enthousiasme, aux tests de la nouvelle montgolfière, les 15 et 17 octobre 1783. D'autres essais, en ballon captif, permettent d'améliorer et de maîtriser l'alimentation du foyer produisant l'air chaud.

Osant voler en ballon, Pilâtre et d'Arlandes écrivent la 1ère page de la fabuleuse aventure aéronautique

Dès lors, tout est prêt pour le 1er vol habité. Dans la nacelle du ballon (2 200 m3) qui s'élève le 21 novembre 1783 à Paris, il y a François Pilâtre de Rozier et François Laurent Marquis d'Arlandes. Leur montgolfière superbement décorée est ceinte de fleurs de lis coiffant les **12 signes du zodiaque** !

L'envol se fait des jardins du château de La Muette (16e arr. de Paris), résidence du Dauphin, cependant le couple royal préfère être absent car il redoute l'échec voire la catastrophe.

Le ballon, très bien manœuvré par Pilâtre aidé par d'Arlandes, parvient à s'élever à 1 000 mètres et parcourt environ neuf kilomètres jusqu'à la Butte-aux-Cailles (13e arr. de Paris) après un vol de 25 minutes.

Mongolfière du 1er vol humain avec Pilâtre et d'Arlandes

Tout Paris se précipite : « l'homme a quitté la Terre » !

On peut considérer cet exploit comme aussi sensationnel à l'époque, que l'est plus tard, le 1er vol spatial humain avec Youri Gagarine le 12 avril 1961, ou les premiers pas sur la Lune de Neil Armstrong le 21 juillet 1969.

Ce vol réussi confère aux aéronautes une grande popularité : leurs noms figurent dans toutes les gazettes et leurs portraits sur les éventails, les innombrables gravures et boîtes de toutes sortes.

Le 19 janvier 1784, c'est de Lyon et devant une foule estimée à 100 000 personnes, qu'il s'envole à bord d'une immense montgolfière de 23 270 m3, la plus grosse jamais construite. Elle emmène six passagers dont Joseph de Montgolfier pour un vol très court. A l'instant du décollage, un certain Fontaine bondit prestement dans la galerie et devient ainsi le 1er passager clandestin de l'histoire aérienne.

Les exhibitions se poursuivent. Les volontaires affluent. De leur côté les femmes enthousiastes veulent, elles aussi, connaître l'ivresse de l'air. C'est ainsi que marquises et comtesses s'envolent en ballon captif avec Pilâtre, qui salue leur tranquillité pendant la promenade aérienne.

Lors d'une fête à Versailles, le 23 juin 1784, Pilâtre fait une nouvelle ascension de trois quarts d'heure avant de se poser près de Chantilly.

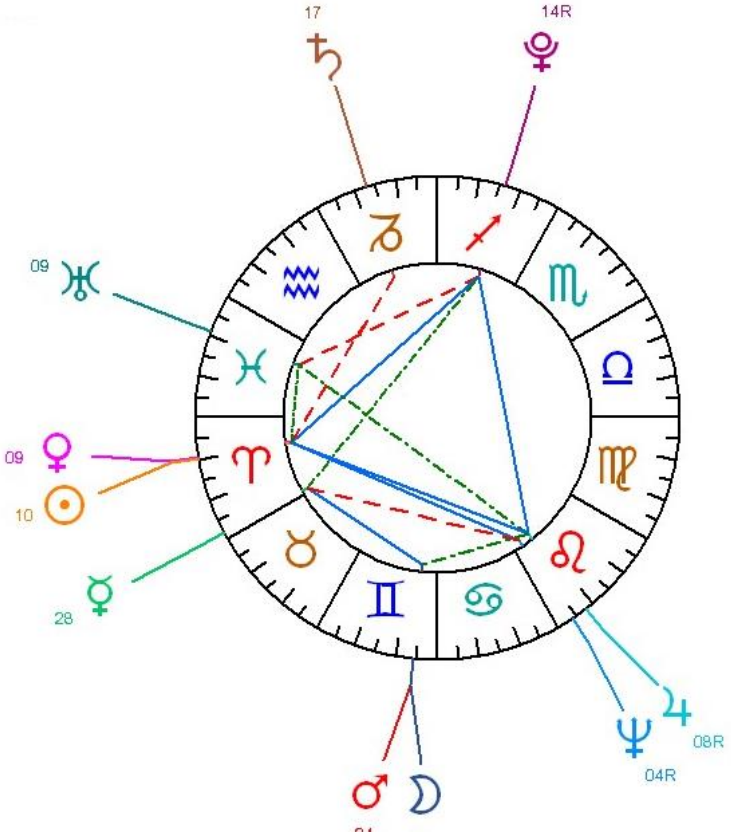
Traverser la Manche en ballon : exaltant défi mais fatal pour Pilâtre et son aide Romain

Le 15 juin 1785, Pilâtre avec le physicien Pierre-Ange Romain, s'envolent pour tenter de traverser la Manche en ballon. Un public nombreux est là pour l'envol du célèbre aérostier. Mais un peu plus tard, leur ballon se dégonfle et s'écrase au sol près de la Tour de Croy à cinq kilomètres de Boulogne. Pilâtre meurt sur le coup tandis que Romain expire dans les bras de ses sauveteurs.

L'aérostat construit aux Tuileries, à partir de finances publiques, combinait deux ballons, l'un gonflé à l'hydrogène et l'autre alimenté en air dilaté par la chaleur. Un ami l'avait mis en garde : *Quelle folie, monsieur, vous placez un fourneau sous un magasin de poudre !* Le pionnier avait répliqué avec assurance : *Laissez-moi faire, j'ai confiance en mon aéromontgolfière.*

Carte postale commémorative de la mort de Pilâtre de Rosier

François PILÂTRE de ROZIER


17
14R
09
09
10
28
08R
04R

Avionneur de génie de l'entre-deux-guerres, son nom est attaché à l'épopée légendaire de l'Aéropostale et dans les années 1930, son usine de Méaulte est la plus moderne du monde.

Henry POTEZ

Né le 30 septembre 1891 à 11h30 à Méaulte Somme 80

Selon acte n°21 – AD80 en ligne – 214 E_DEP13 ; 214 E_DEP16 – Méaulte naissances 1883-1902

Décédé le 9 novembre 1981 à 17h à Paris 16e

Selon acte n°1810 – Mairie de Paris16e

Fasciné par les pionniers de l'air, à 20 ans il étudie son 1er avion

Le Potez 25 construit en 3502 exemplaires et vendu dans 18 pays, installe le renom de cet avionneur de génie.
Cet avion est choisi par l'Aéropostale en 1929 pour ses qualités ascensionnelles précieuses pour la ligne entre l'Argentine et le Chili par-dessus la Cordillère des Andes, à une époque où chaque vol est une épopée.
Produit en version civile jusqu'en 1940, cet avion le sera en version militaire jusqu'en 1943.

Précurseur de l'aviation populaire, ce constructeur inspiré, sort le Potez 36, une *petite merveille* qui sera la monture favorite d'aviateurs célèbres.
Avec ce type d'avion, **Henri Guillaumet** franchit 393 fois l'impressionnante Cordillère des Andes.

Aux commandes de ce bijou très maniable, l'aviateur de légende Jean Mermoz s'amusera beaucoup à suivre les méandres de cours d'eau en volant le plus bas possible ou longer une route en rase-mottes. Il appelait ça : *faire de la bicyclette*.

Valérie André, apprend à voler sur un Potez en 1939 et **Lucienne Radisse** pilote un Potez dans les années 1930.

Fils d'un minotier, conseiller général de la Somme et propriétaire terrien, le jeune Picard Henry Potez, est fasciné dès 14 ans par les exploits des premiers pionniers de l'aviation.
Il songe très vite à construire un aéroplane et confie son projet aux menuisiers de l'entreprise paternelle.
Sa famille admet volontiers les travaux de ce constructeur en herbe jusqu'au moment où elle comprend qu'il s'agit d'un engin destiné à voler avec Henry aux commandes.
Dès lors, toute demande de crédit reçoit un véto paternel ferme et sans appel ; il en est de même pour l'entourage dûment tancé qui à son tour doit faire la sourde oreille.

Henry Potez étudie son 1er avion dès 1911, année où il obtient le diplôme d'ingénieur civil de l'aéronautique à *l'École Supérieure d'Aéronautique* en 1910. Là, il côtoie Marcel Bloch-Dassault avec qui il s'associera pour réaliser *l'hélice Éclair* adoptée par l'Armée de l'Air pour ses avions de chasse, et par la suite le **Caudron** G3.

Potez 25 – Musée de l'Air et de l'Espace

La Société Potez emploie 10.000 personnes jusqu'en 1940.

La Première Guerre mondiale lui permet de déployer ses talents d'ingénieur d'abord chez **Blériot** puis chez **Caudron** et en 1919, au sein de sa propre société des *Aéroplanes Potez* qui emploiera 10.000 personnes jusqu'en 1940 et produira 7.000 avions civils et militaires en plus de 180 types différents.

Exportations et records consacrent le plus important avionneur français de l'époque.

Fouga-Magister CM 170R – source Wikipedia

Exemple unique dans les annales de l'aéronautique mondiale, Potez produit de pair des avions militaires, commerciaux, de tourisme et à partir des années 1930, des hydravions.
En outre, son usine implantée dans sa ville natale, avec aérodrome adjacent, est à l'époque la plus moderne du monde dotée par ailleurs d'un remarquable confort et bien-être pour son personnel.

Après 1945, il lance une gamme de moteurs pour appareils légers.
L'industriel trouve son deuxième souffle surtout avec le rachat de la Société Fouga en 1956 où il produit les avions à réaction Magister.

Potez, qui a été président du Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales(GIFAS), quitte progressivement la scène aéronautique à partir de 1967.
Mais le feu de la création est encore ardent chez cet entrepreneur-né qui se tourne alors vers la construction d'appareils de chauffage et de conditionnement, en prenant le contrôle de la Société Airflam.

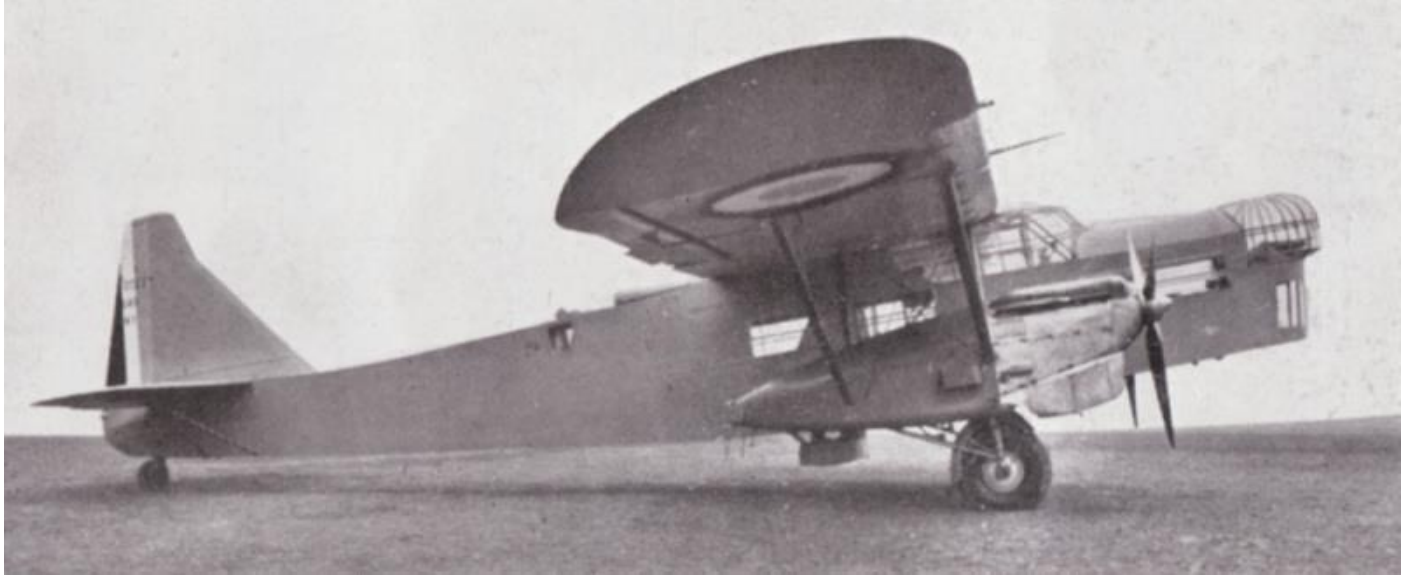
Il est admis que la carrière de Potez égale en richesse, en originalité, en créations et en réussites, celle de son ami Marcel Dassault.

Homme politique et passionné de peinture et de sculpture

Henry Potez mène de pair une carrière politique en tant que conseiller général de la Somme de 1929 à 1960 puis maire d'Albert dans la Somme à partir de 1947.
On le retrouve à partir de 1958 à la présidence des *Amis du Musée de l'Air*.

Ce génie de l'aéronautique, cultive aussi une passion pour la peinture et la sculpture. A ce titre possède une remarquable collection d'œuvres de Pissarro, Renoir, Chagall, Sisley, Gauguin, **Bourdelle** qui est dispersée lors de ventes à Paris en 1996

Le Potez 53 construit pour battre des records remporta la coupe **Deutsch-de-la-Meurthe** en 1933.



Avion de combat Potez 54 - 1934

Sources documentaires :

http://www.meacmtl.com/wa_files/Potez_2036_20-2.pdf

« Levallois Mémoires, Les Pionniers de l'aviation » transmis aimablement par la Mairie de Levallois en mai 2002.

Dictionnaire universel de l'Aviation par Bernard Marck Éditions Taillandier

Les Français du Ciel – dictionnaire historique – Académie Nationale de l'Air et de l'Espace Éditions Le Cherche Midi

Who's Who du XXe siècle

Interview Henry Potez :

https://video-streaming.orange.fr/actu-politique/a-l-occasion-du-50eme-anniversaire-de-la-snias-interview-d-henry-potez-CNT000001e9z8L.html

Entreprendre en grand pour naviguer dans le ciel

Tout ce qui fait voler ne peut que passionner ce natif de la Balance, signe aérien doué pour rétablir en tout un équilibre subtil et harmonieux.

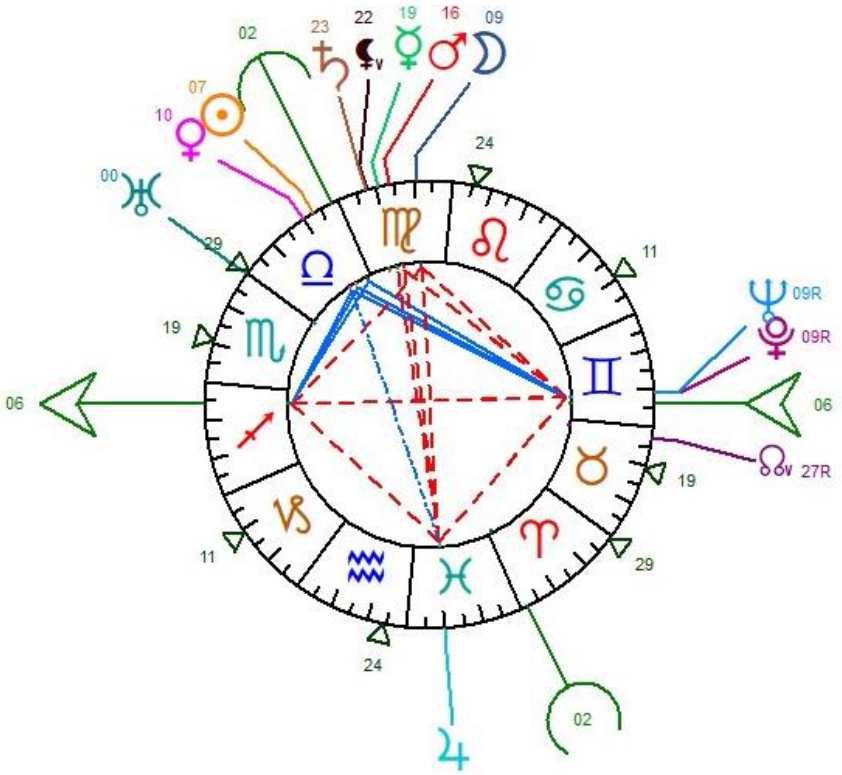
Remarquablement intuitif, il se révèle un génie de l'aéronautique, qui le fait baigner dans son élément. C'est pourquoi les premiers pionniers aux commandes de fabuleux aéroplanes ne peuvent que l'enthousiasmer dès sa jeunesse.

Voyages et déplacements sont dans ses gènes par le Sagittaire nomade et ambitieux de nature, toujours prêt à entreprendre en grand dans des projets d'envergure pour un outil qui crée des liens entre les humains.

Avec une minutie calculatrice et toute virginienne, il donne le meilleur dans la tension de la création et quand l'enjeu est difficile et stressant.

Par l'influence secondaire des Poissons, on peut dire que Potez s'intéresse à tout et qu'il a besoin de s'exercer tous azimuts, avec une envie d'entreprendre toujours inassouvie.
Aussi, il assume des responsabilités politiques et de présidence d'associations tout naturellement sans oublier son goût artistique pour les collections de peinture et de sculptures.

Voici un clin d'œil reconnaissant à ce géant de l'aéronautique, en un temps où l'aviation mondiale est clouée au sol par le Covid-19 !



Logiciel Auréas Astro PC Paris

Cascadeur aux multiples records, spécialiste des exploits aériens…

Alain PRIEUR

né le 4 juillet 1949 à 19 heures à Salon de Provence B. du R. – 13 selon acte n°320
décédé le 4 juin 1991 à Thézé Alpes de Haute Provence 06 à 10h30

Enfant turbulent… de la boulangerie à la cascade en moto

Avant d'être cascadeur professionnel, il est boulanger.

« Par facilité, puisque c'était la profession de mes parents, je me fis engager comme apprenti-boulanger. Je dois le dire, d'adorais fabriquer du pain. Les gestes du boulanger sont éternels, ce noble métier me plaisait, je m'y sentais bien. Il me permettait aussi de réguler ma vie, soumise aux coups de tête et à une forme d'indiscipline sociale parfaitement consciente. En un mot, j'étais un petit voyou, prompt à la bagarre et aux délits mineurs. »(*)

En mai 1976, il réalise un saut à moto à 140 km/h sur une longueur de 55.70 m en passant au-dessus de 13 autocars sur le circuit du Castellet (Var) battant ainsi son propre record établi au mois d'août 1975 à Sausset les Pins (Bouches du Rhône). Lors de ce dernier record, il s'était sérieusement blessé en entrant dans l'eau ainsi que lors d'un saut à moto à Forcalquier en août 1974.

Puis associe le parachutisme dans ses cascades aériennes

Dans les années 80, il associe la moto et le parachutisme en sautant la falaise de 300 mètres de haut des Gorges du Verdon dans les Alpes du Sud. Il s'éjecte en base-jump, sa moto a également un parachute pour limiter la casse.

En mai 1987, il se lance dans le vide sans parachute au-dessus de l'aéroport de Gap ; il est rejoint dans sa chute à 200 km/h par un équipier qui réussit à lui fixer un parachute en moins de 20 secondes.

En 1988, il saute d'un avion sans parachute (à 4 000 m d'altitude). Deux de ses coéquipiers lui amènent le parachute en cours de descente dans le vide. Alain Prieur l'installe et l'ouvre avant la limite.

Au début 1990, il réalise sa dernière cascade à moto, en sautant le tremplin de ski des J.O. d'hiver de 1968 à Grenoble. Après études par calculs mathématiques et physique, il réalise cette unique tentative en public, avec un saut net et précis de 82,30 m à St Nizier près de Grenoble.

Une dernière cascade en adieu solennel à un métier auquel il a donné ses lettres de noblesse

« C'est la dernière fois » : cette promesse, ses proches n'y croyaient guère, il l'avait faite à mille reprises. A sa mère, toujours là pour le voir mais incapable de le regarder quand il trompait la mort. A Gaëlle, sa compagne. A lui-même, peut-être, sans doute, pour avoir connu l'hôpital, la chirurgie, l'idée de mort…

Le 4 juin 1991, Alain Prieur se jette dans le vide à 4 000 m depuis un planeur, sans parachute, pour s'accrocher à un autre appareil volant à ses côtés et alors enfiler son parachute. Cette cascade, pourtant parfaitement rôdée échoue ; alors deux

parachutistes « anges gardiens » lui apporte un parachute, mais il y a des problèmes pour l'installer : un seul mousqueton sur les deux est accroché, et comble de malchance, il lâche subitement au moment de l'ouverture du parachute. Dès lors, c'est la chute dramatique et Alain Prieur s'écrase dans un champ de coquelicots… en faisant son métier de cascadeur.

Alain Prieur, cascadeur pionnier et aussi bienfaiteur pour une cause humanitaire

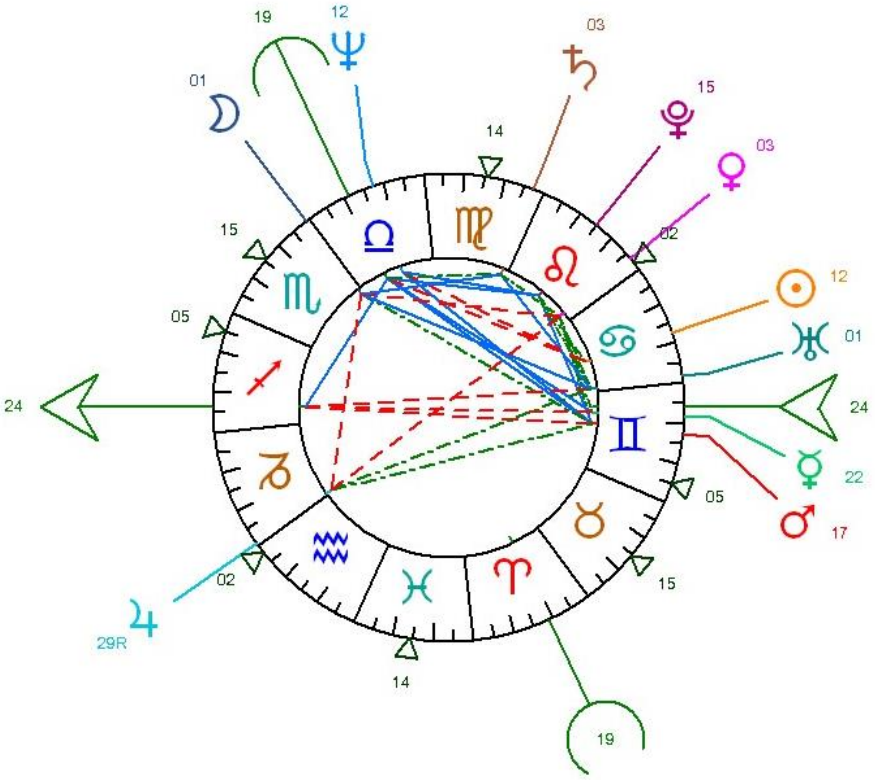
Il est considéré comme un pionnier et un novateur en matière de cascade, il démocratise sa passion.

« Les spectateurs m'applaudissent et ce témoignage d'encouragement réchauffe mon cœur. Je me souviendrai longtemps de ce bruit crépitant. Depuis ce jour, je me suis souvent demandé si je n'avais pas consacré ma vie à la cascade, pour le plaisir total de ces quelques secondes magiques pendant lesquelles on sent vibrer un public.

« Tout au long de ma carrière, j'ai consacré de gros moyens à mon matériel, ainsi qu'à l'image de mon métier de cascadeur. Sûrement pour une certaine envie de plaire et d'être reconnu… mais aussi ***pour donner au terme de cascadeur, une autre définition que celle du dictionnaire. »***
(*) (source : « Alain Prieur Cascadeur » par Alain Prieur et Bernard Dussol, éd. Arthaud nov. 1989)

Aidé par des amis, des mécènes, il est même endetté car il ne conserve pas le produit de ses exploits, faisant don systématique de ses acquis pour la lutte contre la mucoviscidose pour les enfants.

Le stade de Forcalquier porte son nom.



.

Depuis la Tour Eiffel, le 4 février 1912, Franz Reichelt réalise le 1er « base jump » (*) de l'histoire.

Franz REICHELT

Né vers 1889 à Vienne en Autriche
Décédé le 4 février 1912 au pied de la Tour Eiffel

Des ailes en tissu pour un tailleur habité par le rêve d'Icare

Les débuts de l'aéronautique inspirent si bien cet homme, qu'il se met en tête de voler de ses propres ailes.
Tailleur pour dames, dans le quartier de l'Opéra, il songe tout naturellement à se confectionner des ailes en tissu. Ainsi, dès 1910, il travaille à mettre au point un « costume-parachute ».

Malgré plusieurs essais non concluants, il persiste et décide le grand saut. Notre homme a le sens de la mise en scène, car il prévient la presse dès début février. Il dispose, en outre, de l'accord de la Préfecture de Police.
Ainsi, en ce début de 20e siècle, plein de fabuleuses promesses techniques, il annonce qu'il va se lancer du 1er étage de la Tour Eiffel pour prouver la valeur de son invention.

Saut fatal mais mis en scène réussie pour s'inscrire dans l'histoire

56 mètres et 5 secondes plus tard, il s'écrase sur le sol gelé aux pieds de la Tour.
Il est 8 h 22, ce 4 février 1912.

Ce fait divers serait sans doute passé inaperçu, compté dans les pertes et profits des balbutiements de l'aéronautique, s'il n'avait été filmé par les caméras de l'époque.

Ainsi, le rêve fou d'un homme ordinaire demeure présent, encore un siècle plus tard, par les images de ce film. Il est émouvant de voir cet « Icare » habillé de ses ailes en tissu, jouer sa vie au bord de la balustrade du 1er étage de la Tour. En effet, il hésite une quarantaine de secondes avant d'oser se jeter dans le vide devant une trentaine de journalistes et de badauds.

L'autopsie conclue à une mort par crise cardiaque durant la chute. Les quotidiens du lendemain en font leur une, avec photos de la chute de la « tragique expérience ».

Ce film a inspiré une pièce de théâtre, où notre héros revient raconter son rêve, ainsi qu'un court métrage, réalisé au début des années 1990.

(*) base jump : saut en parachute d'un point fixe

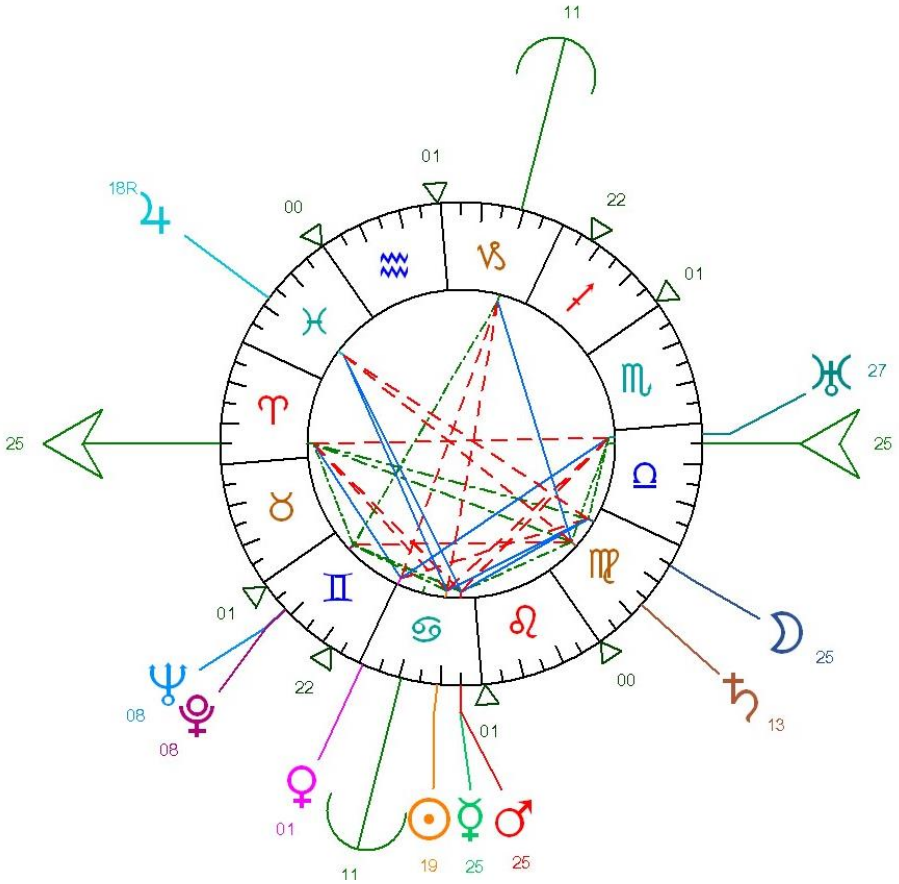
L'aviateur aux 8 records du monde de vitesse entre 1919 et 1923
et 7 fois recordman du monde d'altitude !

SADI-LECOINTE, (Sadi Joseph LECOINTE dit)

Né le 11 juillet 1891 à 23h30 (onze heures et demie du soir)
à St Germain sur Bresle 80 Somme, selon acte n°4
décédé le 15 juillet 1944 à Paris à l'Hôpital Saint Louis

Du zing de plombier au zing volant…
Son premier métier est couvreur-zingueur, sans savoir déjà qu'il va consacrer ensuite sa vie au « zing » volant.
Parvenu à se faire embaucher comme mécanicien-soudeur dans une usine d'aviation qui construit un petit appareil baptisé « Zénith », il se propose d'essayer l'avion alors qu'il n'a jamais piloté.
Si ce vol d'essai n'est pas concluant, il obtient, cependant, le 11 février 1911, le brevet de pilote n°431.
Il fait des démonstrations en vol dans les principales villes de France avant de s'engager dans l'aviation militaire au début de la guerre. En 1915, sa grande expérience le conduit à être moniteur à Avord où il forme plus de 1 500 pilotes. Puis, ayant quitté l'armée, il devient pilote d'essai chez Blériot-SPAD à Villacoublay pour la mise au point d'avions.

Pilote de records de vitesse et d'altitude et aussi résistant
Détenteur de 7 records mondiaux d'altitude, il est, notamment, le premier aviateur à voler à 8 155 mètres le 11 mai 1919 puis le 30 octobre 1923, à 11 145 mètres.
Entré en 1919 chez Nieuport, il est le 1er à dépasser les 300 km/h en 1920.
Il est vainqueur de la coupe Gordon-Bennett le 28 septembre 1920 à Etampes (271.5km/h sur Nieuport 29V).
Il est détenteur de 8 records de vitesse (de 275 à 375 km/h).
Président de l'APNA de 1928 à 1938, il est parmi les créateurs des Vieilles Tiges. Il est chargé par Pierre Cot, ministre de l'Air, d'organiser l'aviation populaire.
Lors de la Seconde Guerre Mondiale, engagé dans la Résistance, il est arrêté par la Gestapo et meurt le 15 juillet 1944 des suites des sévices subis.


11
01
18R
00
22
01
27
25
25
01
22
08
08
01
11
19
25
25
00
25
13

Il fait partie de ceux qui ont osé la Tour Eiffel comme un défi…

Le 19 octobre 1901, à bord de son dirigeable « n°6 », il fait le tour de la Tour ! Un an plus tôt, l'industriel Henry Deutsch avait proposé d'offrir un prix de 100 000 francs au pilote du premier aéronef qui contournerait la Tour en revenant à son point de départ (Saint Cloud) en moins d'une demi-heure.

Il est le pionnier de l'aérostation,

Alberto SANTOS-DUMONT

Né le 20 juillet 1873 à Palmyra (auj. Santos Dumont) au Brésil
(heure de naissance inconue)

Décédé le 23 juillet 1932 à Sao Paulo

Venu vivre en France, il contribue activement à l'essor de l'aviation et de l'aérostation en France.

Il construit de nombreux ballons à bord desquels il vole et conçoit le 1er dirigeable pratique.

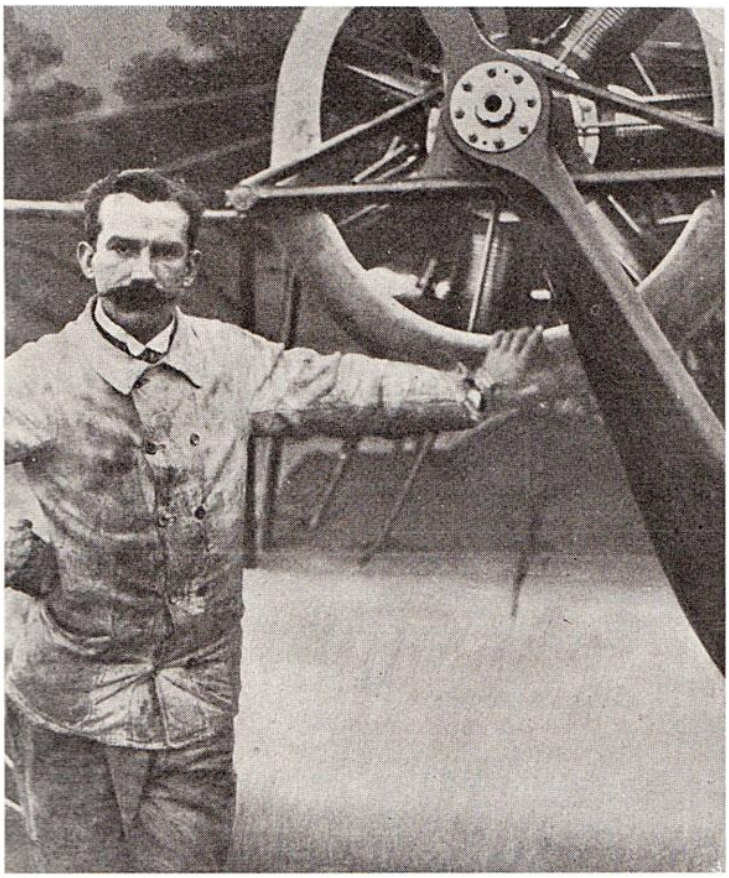
Après avoir effectué un vol de 60 mètres à Bagatelle près de Paris, le 23 octobre 1906, il détient le 12 novembre de la même année, le 1er record du monde avec un vol de 220 mètres et d'une durée de 21 secondes.

Il est le premier homme à posséder les trois brevets de pilote (ballon, dirigeable et aéroplane).

Génial constructeur et pilote des débuts de l'aviation, une terrible infortune l'en éloigne et, dès lors, cet ingénieur-mécanicien d'avant-garde devient motoriste…

Emile TRAIN

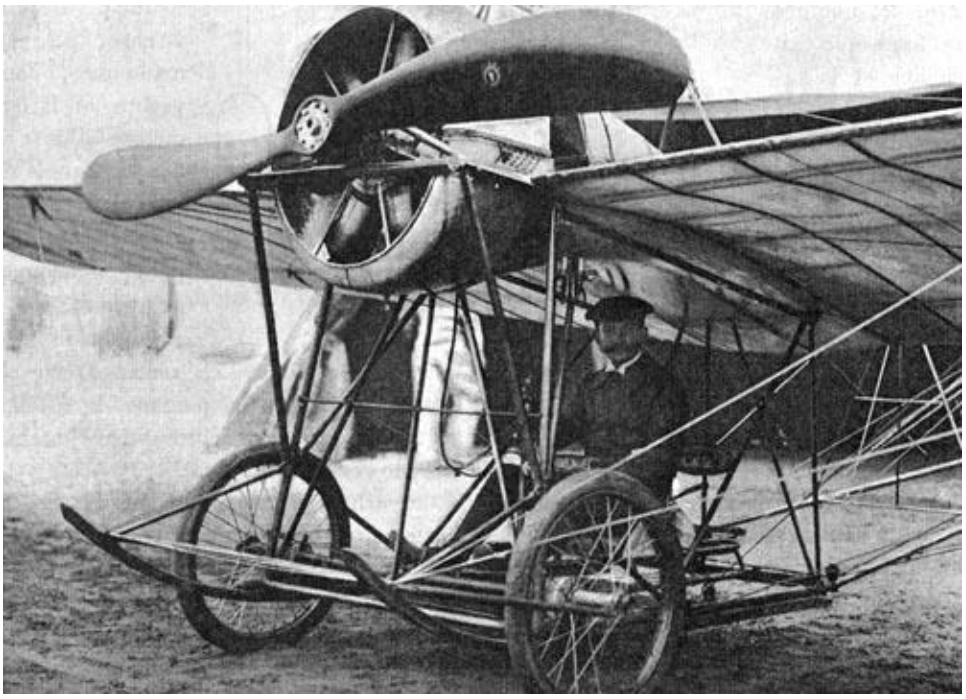
(né Louis Emile TRAIN)
né le 22 octobre 1877 à 17 heures (cinq heures du soir)
à Saint-Etienne Loire 42 selon acte n°3165
décédé le 10 octobre 1939



A l'exemple de son père, cet habile et ingénieux mécanicien, conçoit à 25 ans son premier moteur de moto

Son père, habile et inventif mécanicien, ouvrier de la Manufacture d'Armes de Saint-Etienne, ouvre une boutique où sont sagement présentées bicyclettes et machines à coudre. Mais c'est dans l'atelier de réparations que le jeune Emile nourrit déjà sa passion et son génie de la mécanique, au milieu d'une multitude de pignons, chaînons, tubes et engrenages divers.

Après de solides études à l'école Professionnelle, Emile monte à Paris où il travaille pour des constructeurs de cycles. Puis il est embauché à la prestigieuse usine De Dion-Bouton pour fabriquer motos et automobiles. Mécanicien doué et travailleur acharné, il s'installe en 1902 à Courbevoie et y conçoit son premier moteur de moto. Il se fait des économies en fabriquant des appareils à sous.



L'avion « 1 » de Train

Puis fasciné par l'aviation naissante, il construit son avion et obtient le 167e brevet de pilote

Mais dans ces temps où l'on parle de plus en plus de machines volantes, il s'oriente en 1909 vers une autre passion : l'aviation. Après seulement quelques mois d'études et de recherches, il construit son **avion « 1 »** et pour cela adopte la formule monoplan, avec un centre de gravité bas qu'il conserve sur ses modèles suivants.

Il est si doué que ses progrès son rapides et obtient son brevet de pilote le 9 août 1910 sous le n° 167 et aux commandes d'une de ses machines.

Il crée son atelier de construction à Bouy près de Châlons-sur-Marne et réussit plusieurs vols qui le place, d'emblée parmi les meilleurs de ces chevaliers intrépides lancés à la conquête du ciel. En effet, il teste lui-même les avions sortis de ses ateliers et à chaque fois, c'est un nouveau record :

- le 19 septembre 1910, il vole pendant 1h30 à 200 m d'altitude
- le 16 octobre à 400 m d'altitude malgré de fortes rafales de vent
- le 6 novembre, presque 2 h de vol à 600 m
- en janvier 1911, au meeting d'Hyères, il grimpe à 800 m
- en mai, fait un vol à 1 000 m d'altitude et à 100 km/h

Dès lors, il peut prétendre participer aux courses les plus importantes de l'époque.

Au départ de la course Paris-Madrid, son avion heurte et tue le ministre de la guerre Berteaux

C'est ainsi que le dimanche 21 mai 1911, à cinq heures du matin, se pressent des centaines de milliers de parisiens venus assister au départ de la course Paris-Madrid organisée par le Petit Parisien. La foule vient applaudir **Jules Védrines** et surtout Roland Garros, la gloire du moment.

Dotée d'un prix de 100 000 francs, cette course de 1 200 km est, pour l'époque, une aventure surhumaine tant par la longueur du parcours que les multiples difficultés imposées aux concurrents surtout en territoire espagnol. Cette course sera remportée par **Jules Védrines** finalement seul en lice.

C'est le moment des envols pour les huit concurrents, et Train décolle à six heures et demie. Il y a là le ministre de la Guerre, Maurice Berteaux assisté du président du Conseil Ernest Monis, pour présider le départ de la course.

Emile Train en difficulté avec le moteur de son monoplan décide de revenir se poser sur la piste à l'instant précis où un peloton de cuirassiers la traverse pour refouler des spectateurs. Afin d'éviter les cavaliers, le pilote s'efforce de redresser l'appareil mais en vain. Il fait l'impossible pour prolonger son vol, quand l'avion cabré s'abat lourdement fauchant un groupe d'officiels. Le ministre de la Guerre Berteaux **(*)**, atteint à la tête et un bras sectionné, meurt sur le coup tandis que les autres, dont **Henry Deutsch de la Meurthe** célèbre mécène de l'aviation, souffrent de diverses blessures.
Le malheureux pilote saute de son avion en levant les bras de désespoir.

Ce drame qui endeuille la France fait, bien entendu, la une des journaux.

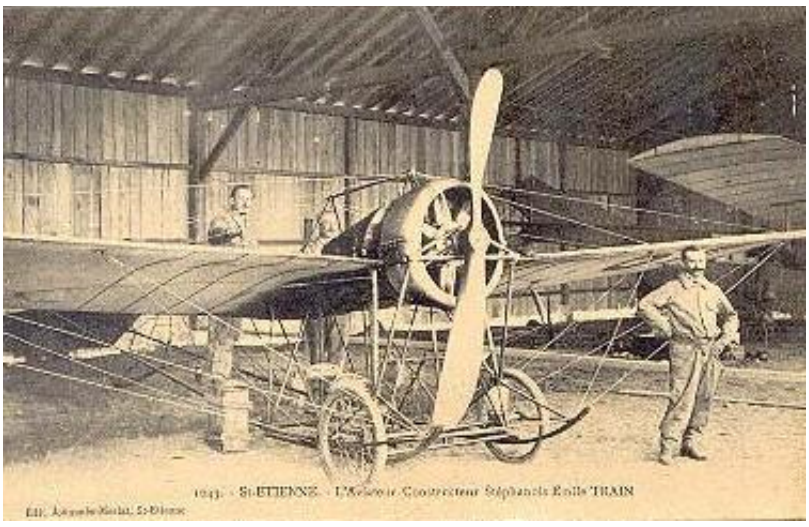
(*) La veuve du ministre indique par la suite, un fait étonnant qu'il lui a confié lors de leurs fiançailles : alors qu'il est étudiant, une cartomancienne lui prédit qu'il deviendra riche **et mourra « assez tard, comme chef d'armée, écrasé par un char volant ! »**

Mis hors de cause, et malgré des commandes encourageantes, Train perd le goût du pilotage

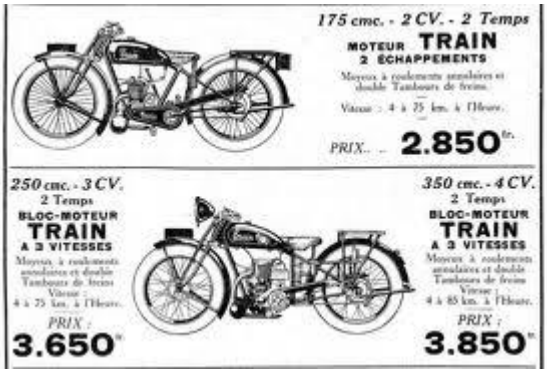
Le malheureux pilote est cependant, mis hors de cause. L'enquête dégage la responsabilité d'Emile Train. On reconnaît son adresse et les qualités de son monoplan, conçu entièrement avec des tubes d'acier, à l'exception de l'hélice, des patins et des nervures d'ailes. Cet engin a fait des essais remarqués au printemps 1910 et les observateurs, surtout les militaires, apprécient sa stabilité et l'excellente tenue au vent de cet appareil, offrant au pilote une bonne visibilité tous azimuts et capable de voler à 95 km/h. En outre, les ailes sont aisément démontées et remontées en dix minutes.

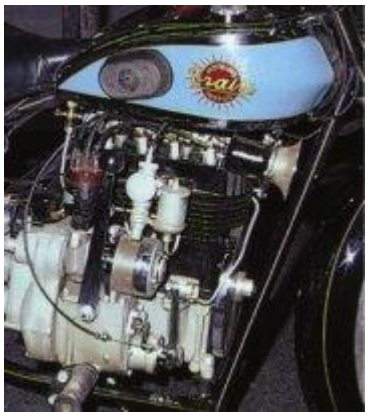
L'armée séduite par cet appareil, testé en mars et avril 1911, lui en commande quinze exemplaires pour la guerre et les colonies. Malgré ces encouragements Emile Train perd le goût du pilotage même s'il participe encore brillamment aux meetings aériens de Champirol près de sa ville natale et à Bouthéon.

Ainsi, le 16 août 1911, il remporte le prix offert à l'aviateur qui, le premier, survolerait l'hôtel-de-ville de Saint Etienne. Comme un hommage d'adieu à l'aviation !



Train qui réalise encore un appareil l'avion « 3 », à l'habitacle fermé, s'associe à la société Astra. Il crée un hydravion en 1912 puis cède son entreprise à Astra.





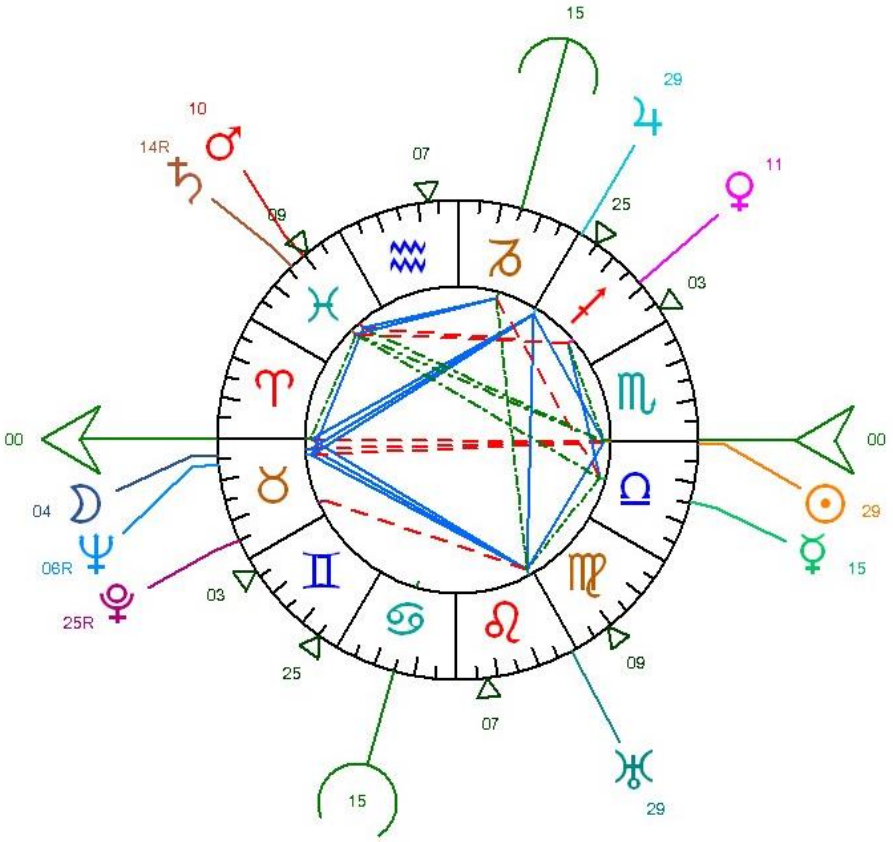
Emile Train utilise alors son génie de la mécanique à fabriquer des moteurs puis des motos…

Ensuite, il occupe un poste d'ingénieur chez Nieuport-Astra et revient à la moto en 1914 en devenant propriétaire de la firme Lurquin-Coudert.

D'abord spécialisé dans la production de moteurs de faible puissance, il passe à la gamme supérieure en 1924 et propose des moteurs de 98 à 995 cm3, mono ou bicylindres en « V » refroidis par air ou par eau, et destinés aux motos, aux canots automobiles ou à l'industrie.

A partir de 1927, il produit ses premières motos complètes, dont la gamme s'étend de 125 à 345 cm3. Leur technologie, très évoluée pour l'époque, étonne encore aujourd'hui.
Il construit également des moteurs pour l'aéronautique.

Emile Train, en mécanicien inventif et d'avant-garde demeure très actif jusqu'à son décès en octobre 1939. Dès lors, la marque « Train » disparaît.



Ce pionnier de l'aviation, surdoué, pose son avion sur le toit des Galeries Lafayette en 1919

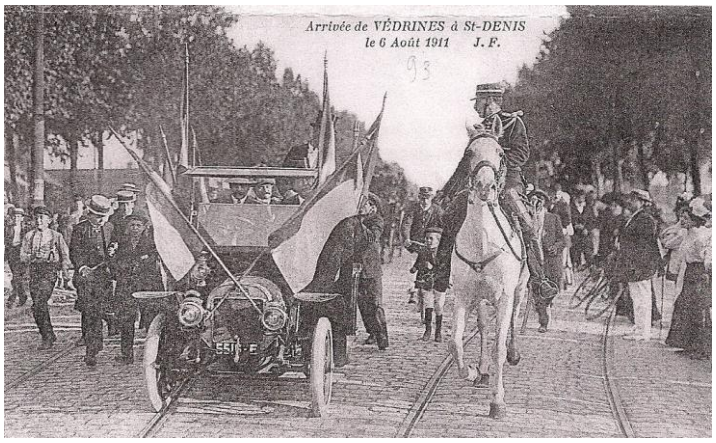
Charles Toussaint VEDRINES
dit
Jules VEDRINES

né le 29 décembre 1881 à 10 h. du matin à Saint Denis 93 Hauts de Seine selon acte n °1325
décédé le 21 avril 1919 à 10h.30 à St Rambert d'Albon 26 Drôme, selon acte n°15

Aviateur ardent à faire partager sa passion,
Voyez-vous, je suis heureux d'être dans une cité ouvrière pour dire à mes anciens camarades que la volonté et l'énergie suffisent souvent à un homme pour modifier profondément sa situation…

Ainsi parle d'abondance et dans sa langue fleurie, le conférencier Védrines, venu à Saint Etienne, le 31 mars 1912. Le public découvre ce gavroche parisien, orateur sans façon, qui, à coups d'expressions pittoresques, leur fait partager sa passion de « nager dans l'azur des cieux ».

Tourneur-mécanicien, parvenu à voler, il devient un as de l'aviation, car dit-il : *c'était l'hiver dans mon porte-monnaie !*
Ouvrier metteur au point dans l'usine de moteurs Gnôme, il devient mécanicien du pilote-acteur anglais Robert Loraine. Il réussit un jour à se faire confier un appareil et veut devenir aviateur. Il obtient le brevet de pilote n°312, le 7 décembre 1910. Dès lors, il devient un excellent pilote de raids. Facétieux, il survole Paris à basse altitude, le 23 mars 1911 et jette une pluie de fleurs sur le cortège de la Mi-Carême.
Le 26 mai 1911, embauché chez Morane-Saulnier, il participe à plusieurs courses aériennes et gagne Paris-Madrid sur Morane, en 14h.6mn.
On raconte que le populaire Védrines, seul pilote à parvenir à Madrid, *descendit de son avion lestement, tendit d'autorité une main graisseuse au souverain* (roi d'Espagne) en *lui disant avec sa gouaille coutumière* : *« Alors ça va ? Bonjour à tous ! Et d'abord, j'ai la dent.*



Le 6 août 1911, sa ville natale Saint Denis l'honore d'un défilé triomphal.

En 1912, il bat à sept reprises, le record du monde de vitesse, et remporte la coupe Gordon-Bennett aux Etats-Unis (167,8 km/h). En 1913, il est, notamment le 1er pilote à se poser sur l'aéroport international de Beyrouth au Liban.

VÉDRINES S'APPRÊTE A PARTIR POUR SURVOLER L'ENNEMI

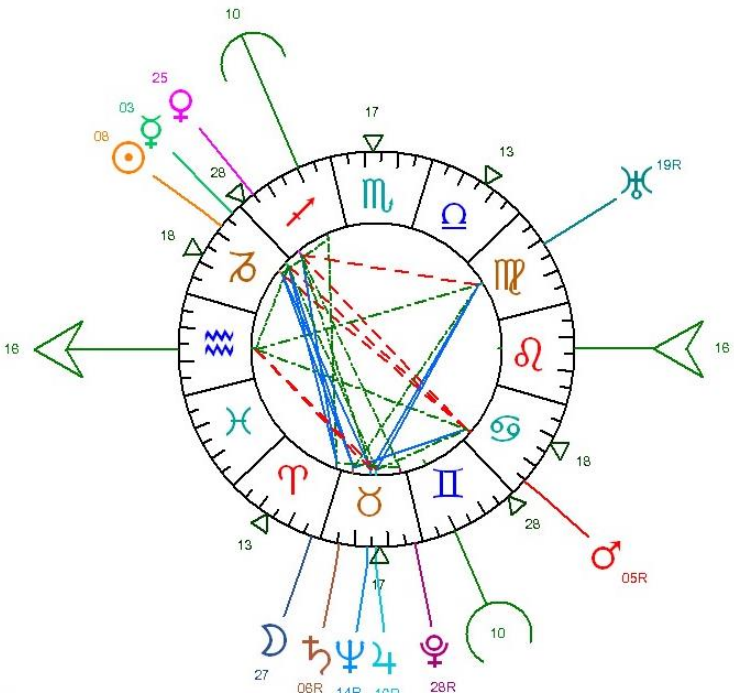
Le vainqueur de Paris-Madrid monte depuis le début de la guerre un nouveau monoplan. Il a donné à cet appareil un nom qui, dans son esprit de gavroche parisien, prend un caractère symbolique. Et ceci nous est un gage que le populaire aviateur réussira encore plus d'un coup d'audace, car rien n'est au-dessus de son courage.

Védrines sur son Blériot XI baptisé *la vache*, novembre 1914

Excellent pilote, on lui confie les missions les plus difficiles pendant la Guerre de 14-18.

Réformé pour « faiblesse de constitution », il s'emploie à force de démarches à faire casser cette mesure, indigne de son tempérament patriote. Il rejoint l'aviation militaire en août 1914. Il fait d'abord partie de la fameuse escadrille des « Cigognes » et forme celui qui sera, avec Fonck, l'As des As, Georges Guynemer. Habitué des missions spéciales, Jules Védrines dépose sept agents espions dans les lignes ennemies et en reprend trois. Héroïque pilote, il remplit de dangereuses missions sur son avion, qu'il surnomme « La Vache ».
Il livre aussi des dizaines de combats aériens, dont vingt-trois dans le ciel de Verdun.

Après l'Armistice, il est décoré pour ses talents d'instructeur. Le 19 janvier 1919, malgré l'interdiction de la préfecture de Paris, il pose son Caudron G III, sur le toit des Galeries Lafayette du boulevard Haussmann et remporte la prime de 25 000 francs offerte pour cet exploit. Il meurt des suites d'un accident alors qu'il tente le raid Paris-Rome sans escale. Il est inhumé au cimetière parisien de Pantin, après des funérailles grandioses.
Parmi ses 4 enfants, son fils Henri devient député de l'Allier.
La Poste honore Jules Védrines dans une plaquette de timbres, dédiée aux pionniers de l'aviation en octobre 2010.



Jules VEDRINES

Elle est la seule femme à avoir piloté le Concorde…

Béatrice VIALLE

née le 4 août 1961 à 10h45 à Bourges Cher, selon acte n°1320

Douée pour les mathématiques, elle parvient à devenir pilote de ligne à 23 ans

Sur l'idée d'une amie, elle s'oriente vers le métier de pilote et réussit en 1980 son concours d'entrée à l'Enac, après des études de Math Spé.
Elle a tout juste 19 ans et enchaîne les quatre années de pilote de ligne professionnel. Elle découvre d'abord les joies de l'aviation légère et n'en est qu'à son baptême de l'air en monomoteur quand d'autres de ses camarades possèdent déjà leur brevet de pilote privé. Sur 34 élèves, elles ne sont que 3 filles, ce qui est de nature à renforcer l'ambition de réussir.

A l'issue de ces études, elle prend un poste de… professeur de mathématiques et de physique à défaut de concours de recrutement à Air France. Mais peu après, Air Littoral recrute et la sélectionne. Ainsi, à 23 ans, elle devient la 1ère femme pilote dans cette compagnie.

L'envol de sa carrière, c'est l'intégration à Air France en 1985

C'est en 1985, que sa carrière prend le tournant décisif : suite à un concours d'entrée, elle est intégrée comme copilote sur Boeing 727. Elle aime ce pilotage qui requiert un effort physique alors qu'elle appréciera beaucoup moins les commandes trop informatisées de l'Airbus A320 où elle est désignée d'office en 1989.

Certificat de passage du mur du son sur le Concorde le 19 11 2001

En 1990, elle passe sur B 747/200 dont le tableau de bord et le manche traditionnel lui donnent davantage la sensation d'arracher le lourd avion du sol. Sa nature sportive (tennis, golf, ski nautique…) lui permet de garder son équilibre face aux exigences de son métier : concentration, maîtrise et réflexes infaillibles. Elle passe ainsi 11 ans aux commandes du B 747. Puis vient le temps de la maternité et de la vie familiale. Trois ans plus tard, Air France lui propose une qualification sur Concorde. En 2000, après formation et travail acharné, elle est prête pour les premiers vols hors ligne qui suivront. Elle réussit le contrôle final au simulateur le 24 juillet 2000.

Le crash de Gonesse… juste avant de piloter le Concorde en réel

Mais le lendemain, à 16h43, le Concorde du vol AF 4590, prend feu au décollage de Roissy et se crashe sur Gonesse. C'est la consternation, le drame, l'enquête et… le certificat de navigabilité du bel oiseau blanc est suspendu *sine die*.

Pourtant, Béatrice demeure persuadée qu'il reprendra un jour son envol.

Arrivant de son 1er vol aux commandes de Concorde, elle apprend… l'attentat du 11 septembre 2001 !

La formation de futurs équipages reprend son cours.

Quand au matin du 11 septembre 2001, elle se trouve aux commandes du supersonique aux côtés d'un instructeur, à l'enthousiasme se mêle l'appréhension d'une grande première. Une fois rentrée à l'aérodrome, elle part marcher seule dans les rues de la ville, histoire de libérer une formidable tension. Et quand elle appelle ses amis pour leur faire part de ce 1er vol, elle apprend la tragédie du World Trade Center à New York !

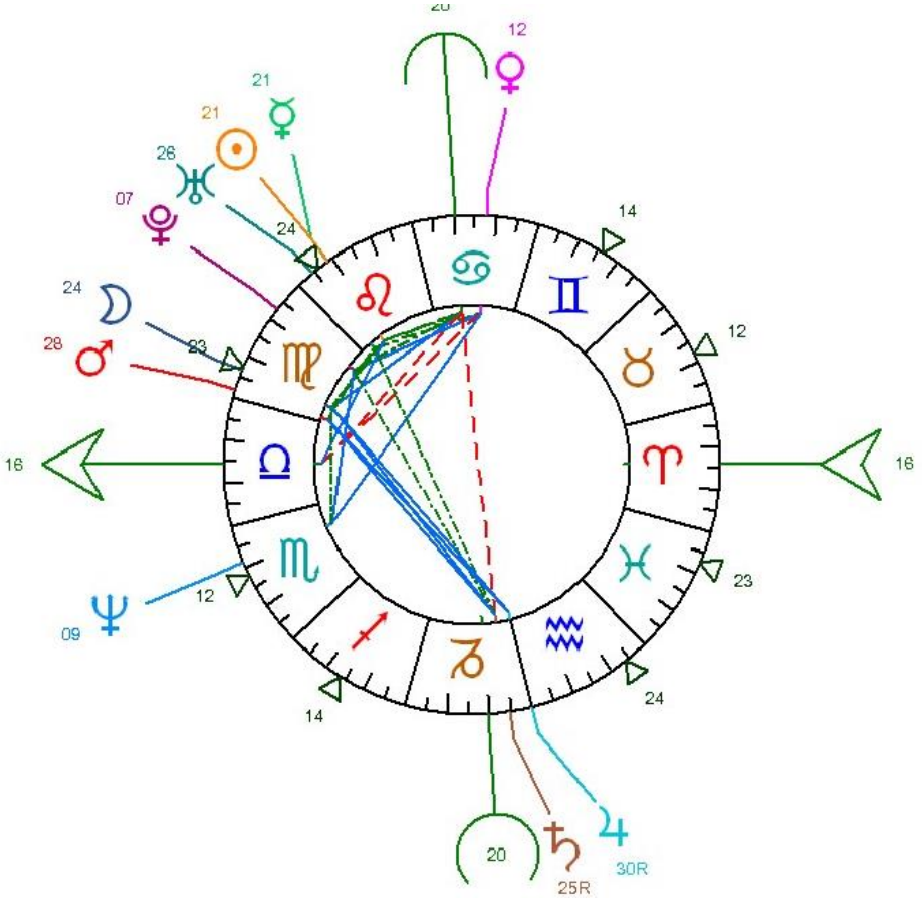
Le Concorde, devenant oiseau de musée, se pose une ultime fois en 2003, piloté par une femme

Avec le Concorde, Béatrice réalise ensuite 45 allers-retours sur New-York et trois boucles supersoniques au-dessus de l'Atlantique. Tenir les commandes de cet avion mythique qui « se pilote » est un rêve qu'elle apprécie particulièrement.

Et quand l'élégant Concorde se pose pour la dernière fois, le 31 mai 2003, Béatrice Vialle est aux commandes de ce « bijou de l'aviation » destiné dès lors à la légende.

En 2004, Béatrice Vialle passe commandant de bord sur B 747.

http://www.ladepeche.fr/article/2007/10/04/25703-Gers-Elle-etait-pilote-sur-le-Concorde.html


20
12
21
21
26
07
24
14
24
23
12
16
16
12
23
09
24
14
20
25R
30R

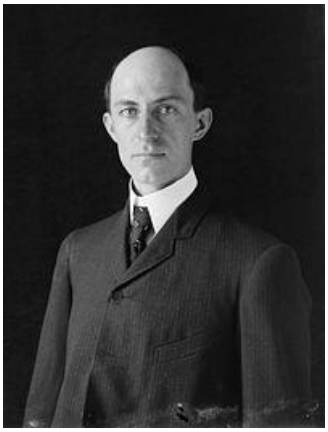
Inspirés par Otto Lilienthal, inventeurs du 1er aéroplane
et auteurs du 1er vol mécanique en 1903, ils ouvrent l'ère de l'aviation

La poste les honore par un timbre dans une plaquette dédiée aux pionniers de l'aviation parue en octobre 2010

Les frères WRIGHT

Wilbur WRIGHT

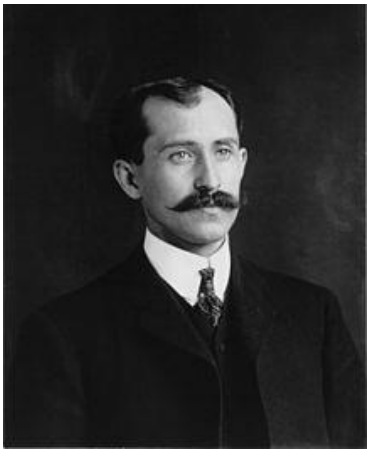
né le 16 avril 1867 à 13h20 (spéculatif) soit 19h01 ut
à Millville/Indiana USA 85°17W 39°55N source : Marc Penfield via Monique Kalinine
décédé le 30 mai 1912 à Dayton/Ohio USA



et

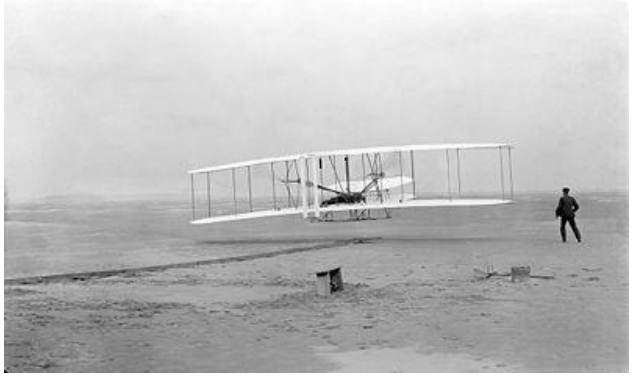
Orville WRIGHT

né le 19 août 1871 à 17h (spéculatif) soit 22h37ut
à Dayton/Ohio USA 84°15W 39°45N source : Marc Penfield via Monique Kalinine
décédé le 30 janvier 1948 à Dayton/Ohio USA



Passionnés de mécanique, ils font une machine à imprimer puis des bicyclettes avant de tenter la première machine volante en 1903

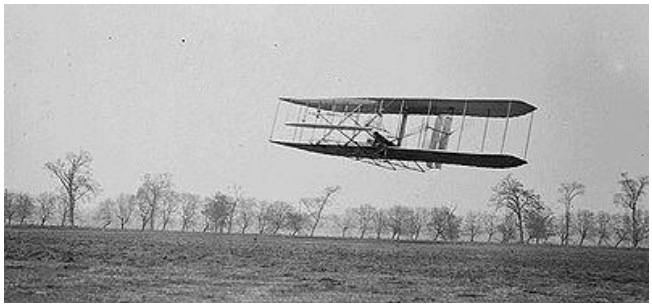
Fils d'un pasteur, habitués à une vie simple et austère, ils demeurent toujours unis malgré leurs différences de caractère. Honnêtes et sincères, ils se montrent aussi persévérants, intuitifs et de bon sens. Dès leur jeunesse, la passion de la mécanique les amène à construire une machine à imprimer et plus tard à monter une fabrique de bicyclettes.



Géniaux inventeurs, ils découvrent les principes du vol de l'homme et apprennent l'homme à voler

Wilbur assiste, en Allemagne, aux expériences d'**Otto Lilienthal** et observant le vol des buses, il réalise que, tel un oiseau, l'aéroplane doit se déplacer sur trois axes pour être contrôlable. Selon ce principe, une première machine volante est conçue en 1899 puis c'est l'essai de 3 planeurs biplans.

En 1902, ils ne réalisent pas moins de 1 100 glissades aériennes, dont 700 en 10 jours. Plusieurs des vols dépassent 200 m de longueur. Pour déterminer le meilleur profil d'aile, ils réalisent une soufflerie à Dayton.



C'est le 17 décembre 1903, qu'ont lieu les 1ers vols soutenus et leur 1er avion motorisé s'élance des collines Kill Devil Hills en Caroline du Nord.

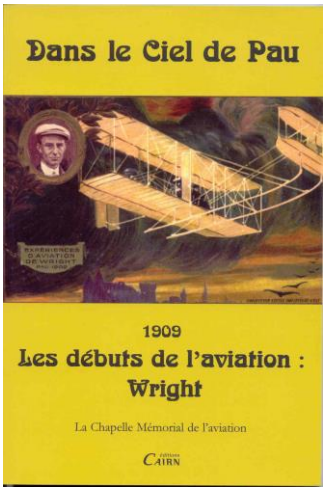
Orville fait le 1er vol et Wilbur toujours plus adroit et plus calme que son frère accomplit le **fameux vol de 825 pieds (260m) en 59 secondes.** Mais c'est en 1905 que le 1er essai authentifié a lieu : Orville parvient à voler 38 minutes en aéroplane.

Devant l'indifférence de leur gouvernement, les frères Wright viennent en France – terre de l'aviation - pour faire financer la fabrication de leurs avions.

Conscients d'avoir résolu tout le problème de l'aviation, les frères Wright qui avaient sur leur maigre bourse avancé tous les frais d'expérience pendant 6 ans, cherchent à négocier leur invention.

Jusqu'alors, ayant œuvré dans la plus grande discrétion, leurs trouvailles reçoivent peu d'écho auprès du public et des autorités de leur pays.

C'est alors que Wilbur, d'abord, vient en France en juin 1908, il y rencontre notamment Léon Bollée, un pionnier de l'automobile qui croit lui aussi au plus lourd que l'air pour voler.
Wilbur effectue d'août à décembre 1908 les plus magistrales démonstrations.



Les frères Wright sont les premiers à battre tous les records de durée, de distance, d'altitude et à réaliser le transport de passagers conçoivent aussi le 1er aéroplane de l'armée américaine.

C'est ainsi que des sociétés naissent en France, en Allemagne et en Angleterre exploitant sous licence le brevet Wright.

Les deux frères, ensuite, installe à Pau une école de pilotage où Wilbur forme ses premiers élèves dont **le comte Charles de Lambert.**

Dès lors, et dans la frénésie des exhibitions de l'aviation naissante, les deux hommes sont comblés d'honneur pendant leur séjour en Europe. Et quand ils rentrent dans leur pays courant 1909, ils reçoivent alors un véritable triomphe.

Les frères Wright testent le vent avant un vol en France en 1909

Une fin de carrière marquée par de multiples procédures de défense de leur brevet

La carrière des pionniers Wright cesse en 1910, occupés qu'ils sont, à la construction industrielle, à la défense de leurs droits et brevets, à l'étude de nouveaux appareils. Veillant jalousement sur leurs innovations, une querelle de brevet ne tarde pas à empoisonner le reste de leur existence, notamment avec leur rival Glenn Curtiss.

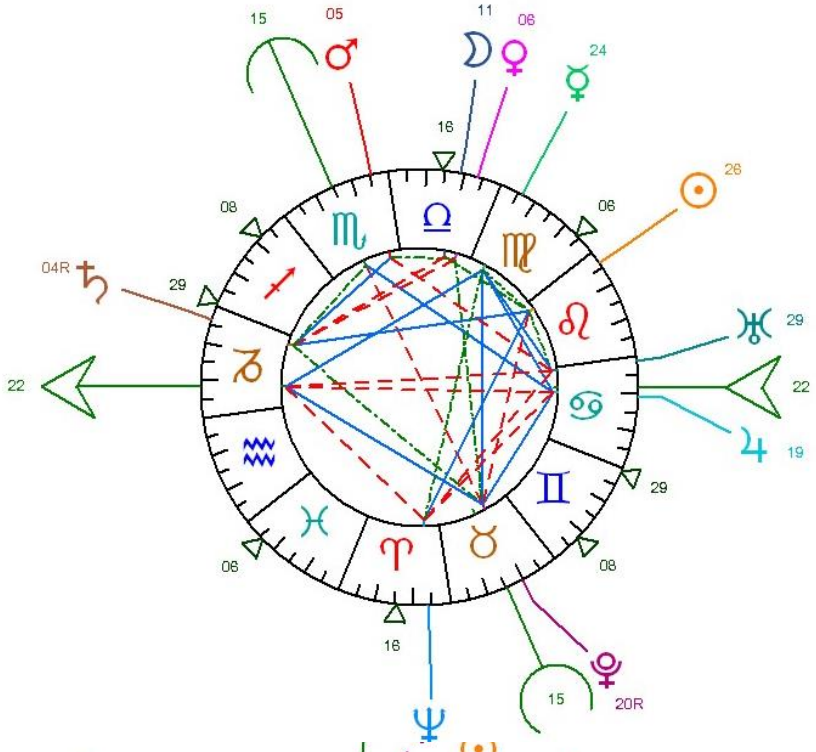
Wilbur, titulaire du brevet de pilote aviateur n°15 de l'Aéro-Club de France, daté du 7 janvier 1909, meurt de la tiphoïde à Dayton le 30 mai 1912.

Orville, titulaire du brevet de pilote aviateur n°14 de l'Aéro-Club de France, obtenu aussi le 7 janvier 1909, se retire des affaires en 1915 pour se consacrer à des recherches en laboratoire. Il est aussi un conseiller respecté auprès de nombreux organismes.

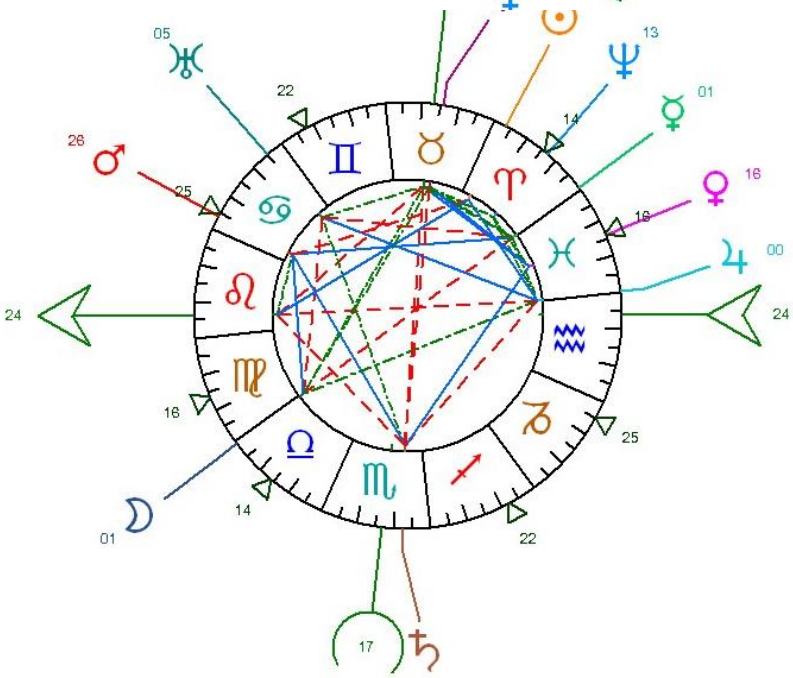
Il termine solitairement sa vie à Dayton le 30 janvier 1948.

Un mémorial leur est dédié à Kittyhawk NC USA

Orville WRIGHT



Wilbur WRIGHT



Retrouvez toutes ces fiches et bien d'autres encore, classées par ordre alphabétique, par thèmes et par dossiers sur le site FDAF de Janine Tissot :

http://www.janinetissot.fdaf.org/

Prolongez votre découverte en parcourant sa biographie, ses recherches et ses activités sur son site :

https://www.janinetissot.com/

Livret conçu par Marc BRUN ~ Octobre 2020

~ TABLE DES MATIERES ~

- o - O - o –

Clément **ADER**
Caroline **AIGLE**
Valérie **ANDRE**
Ernest **ARCHDEACON**
Marquis **d'ARLANDES**
Jacqueline **AURIOL**
André de **BAILLIENCOURT**
Maryse **BASTIE**
Louis **BLERIOT**
Hélène **BOUCHER**
Paul **CORNU**
Léon **DELAGRANGE**
Elisa **DEROCHE**
Suzanne **DEUTSCH de la MEURTHE**
Amélia **EARHART**
Robert **ESNAULT-PELTERIE**
Henri **FARMAN**
Maurice **FARMAN**
Roland **GARROS**
« Antoinette » **GASTAMBIDE**
Eugène **GODARD**
Charles **GODEFROY**
François **HUSSENOT**
Hubert **LATHAM**
Georges **LEGAGNEUX**
Otto **LILIENTHAL**
Julien **MAMET**
Marie **MARVINGT**
Jean **MERMOZ**
Léon **MORANE**
Robert **MORANE**
Jacques **MORTANE**
Umberto **NOBILE**
Charles **NUNGESSER**
Etienne **OEHMICHEN**
Adolphe **PEGOUD**
Thérèse **PELTIER**
Henri **PEQUET**
François **PILÂTRE de ROZIER**
Henry **POTEZ**
Franz **REICHELT**
SADI-LECOINTE
Alberto **SANTOS-DUMONT**
Emile **TRAIN**
Jules **VEDRINES**
Béatrice **VIALLE**
Les frères **WRIGHT**

Depuis octobre 2020, d'autres nouvelles fiches sont à découvrir sur le site **FDAF** de **Janine TISSOT** :

http://www.janinetissot.fdaf.org/

Janine TISSOT

Sur les ailes d'Icare...

Voler est un rêve présent dans tous les esprits depuis que l'homme existe. De ses balbutiements jusqu'à nos jours, **Janine Tissot** s'est penchée sur les personnes qui ont fabriqué l'histoire de l'aviation et ont permis la réalisation de ce rêve ancestral.
De Pilâtre de Rozier à Roland Garros, en passant par Clément Ader, Amélia Earhart, Louis Blériot ou les frères Wright, elle nous emporte sur les ailes d'Icare pour découvrir la passion de ceux qui nous ont ouvert le ciel.
Chaque fiche est agrémentée de son approche astrologique et du thème natal.
L'auteure a d'ailleurs fait des études sur divers personnages connus notamment pour trouver le dénominateur commun dans de nombreuses professions .
« Les passionnés vivent des joies inexprimables et cependant contagieuses » nous dit Janine Tissot. Alors laissons-nous contaminer au fil des pages de ce livret qui, sans nul doute, vous donnera des ailes !

*Au terme de 4 années d'enseignement auprès de l'Ecole Supérieure d'Astrologie de Paris (ESAP) sous la direction de Jacques Berthon et de Monique Kalinine, **Janine Tissot** a obtenu en 1993, le diplôme de « maître ès sciences astrologiques ». Cet enseignement libre de toute doctrine ou religion donne toute sa place à l'humain et délivre les clés de compréhension de la nature humaine dans toute sa diversité et son infinie richesse…*
Janine Tissot anime des colloques sur l'astrologie, illustrés par l'étude de personnalités célèbres, selon la demande, dans des associations, des centres sociaux…
Elle fait également des études sur divers personnages connus notamment pour comprendre le «filum» commun qui fait choisir par exemple un métier de photographe, d'animateur radio, d'aviateur, de pilote automobile, d'architecte voire de truand ou…de religieux !
Par ailleurs, la Fédération Des Astrologues Francophones (FDAF) a consacré un site regroupant de nombreuses personnalités glanées au fil de ses années de recherche, site sur lequel vous retrouverez les fiches biographiques et astrologiques présentées dans ce livret ainsi que de nombreuses autres.
Prolongez votre découverte sur son site principal : https://www.janinetissot.com/

Ce livret a été créé en octobre 2020.
Il regroupe toutes les fiches consacrées aux aviatrices et aviateurs sur le site **FDAF** de **Janine TISSOT** :
http://www.janinetissot.fdaf.org/
Depuis, d'autres noms sont venus et viendront l'enrichir.
Vous pouvez donc le consulter régulièrement pour en découvrir les nouveautés.

9 791034 332687