

**Mathématicien renommé puis homme politique éminent, il se fait ardent promoteur et théoricien de l'aéronautique. En 1908, il est le premier passager du pionnier volant Wilbur Wright pour une virée en aéroplane de 70 kilomètres durant une heure.**

## **Paul Painlevé**

**Né le 5 décembre 1863 à 5h du matin à Paris 15<sup>e</sup>**

Selon acte n°1924 – Arch. de Paris en ligne – V4 E 1834

**Décédé le 20 octobre 1933 à 5h à Paris 7<sup>e</sup>**

Selon acte n°1525 – Etat-civil de Paris



### **Remarquable mathématicien à la prestigieuse carrière**

Du côté de son père, il a une ascendance de vignerons et tonneliers et par la branche maternelle, on trouve des tailleurs de pierre. Son grand-père et son père travaillent dans l'imprimerie. La famille qui dispose d'une certaine aisance financière, est instruite et ouverte au progrès.

Il décroche le baccalauréat ès-lettres à 17 ans et l'année suivante le baccalauréat ès-sciences. Ses études supérieures se passent à l'Ecole Normale supérieure où il suit notamment les cours de **Paul Appell**.

Agrégé de mathématiques en 1886, il prépare le doctorat avec une mission en Allemagne à l'université de Göttingen.

En 1890, il est lauréat du grand prix de mathématiques de l'Académie des Sciences puis nommé en 1892, maître de conférences à la faculté de sciences de Paris.

Pendant le dernier trimestre 1895, il donne des cours à l'université de Stockholm en Suède. En 1896, il devient répétiteur d'analyse à l'Ecole polytechnique puis l'année suivante il est nommé maître de conférences à l'Ecole normale supérieure.

En 1905, il est professeur de mécanique à l'École polytechnique puis en 1907, préside le conseil de perfectionnement du Conservatoire national des Arts et Métiers.

En 1909, il devient le premier professeur de mécanique de l'aviation, fondant le cours d'aérodynamique à la récente École supérieure de l'aéronautique.

Élu en 1900 à l'Académie des sciences, il en assure la présidence à partir de 1918.

### Il démontre par le calcul la possibilité du vol aérien

En tant que mathématicien, il s'illustre par ses recherches en mécanique des fluides. C'est dans ce domaine qu'en 1903, il démontre par une formule que la mécanique des fluides rend possible le vol. Mais l'opinion des officiels et du public est des plus sceptiques.

Quand en 1908, les **frères Wright**, peu soutenus par le gouvernement américain, débarquent en France pour présenter leur aéroplane et négocier en Europe leurs brevets, tous ceux qui croient au plus lourd que l'air s'intéressent à leurs exploits. Les frères Wright décrochent tous les records, altitude, durée, distance et transport de passager...

### Passager des pionniers Wright et Farman



On peut imaginer l'émotion, l'enthousiasme et la joie du savant Paul Painlevé, quand le samedi 10 octobre 1908, il s'élève dans les airs à bord de l'aéroplane piloté par Wilbur Wright. Ce scientifique passionné d'aviation expérimente ce qu'il avait démontré par le calcul. La balade aérienne de plus de 70 km dure 1 heure, 9 minutes. Il est le premier passager des frères Wright !

La revue *L'Aérophile* relate l'évènement qui faillit tourner court :

« *Devant une foule immense, une première expérience eut lieu à 4 h 30, interrompue tout de suite. M. Painlevé, de l'Institut (...), ayant voulu rattraper sa casquette que le vent soulevait, toucha à la corde qui coupe l'allumage au moment où l'aéroplane filait sur le rail de lancement. Le moteur s'arrêta et l'appareil, allant patiner dans le sable,*

brisa un fil de son armature. Wright manifesta une véritable mauvaise humeur. Il avait perdu son flegme habituel (...). » La tentative suivante fut la bonne et Painlevé, oubliant l'incident, tira de son expérience des conclusions enthousiastes :

Wright a battu son record : il a volé une heure neuf minutes, parcouru plus de 70 kilomètres. Il avait emporté avec moi 45 litres d'essence de quoi voler deux heures encore. La conquête de l'air est maintenant accomplie (...). Le plus grand défi que la nature avait porté à l'homme est enfin relevé.

On retrouve quelques jours plus tard, Paul Painlevé à Châlons-sur-Marne, passager d'**Henri Farman** aux commandes d'un biplan Voisin, le 28 octobre 1908.



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53109176j>

Le 28 octobre 1908, Henri Farman (à gauche) et Paul Painlevé

En 1910, Painlevé publie un ouvrage intitulé *L'Aviation*, en collaboration avec le mathématicien **Emile Borel**. L'objectif du livre est de mettre à la portée du plus grand nombre possible d'esprits cultivés les lignes essentielles de l'histoire du plus lourd que l'air.

### Homme-clef de la politique française des années 1920

Paul Painlevé entre en politique à la suite de l'affaire Dreyfus dont il est un farouche défenseur et membre de la Ligue des droits de l'homme. Il est élu député socialiste indépendant à Paris 5<sup>e</sup>, puis dans l'Ain, à partir de 1928.

Entre 1910 et 1917, il est aussi ministre de l'Instruction publique dans le gouvernement (présidé par **Aristide Briand**), de la Guerre, et président du Conseil. Au cœur du gouvernement, il œuvre pour promouvoir l'aviation et obtient du Parlement en 1910, le vote des premiers crédits pour l'achat d'avions. Il intervient aussi dans l'aérostation

militaire, l'exploitation des chemins de fer. Au début de la Grande Guerre, il est chef de la *Direction des Inventions intéressant la Défense nationale*.

Il s'emploie à faire agréer l'œuvre des Pupilles pour aider les orphelins des écoles laïques. Sous sa présidence se multiplient les colonies de vacances et écoles de plein air. Les statuts de l'œuvre sont modifiés pour accueillir tous les enfants en difficulté.

Il est Ministre de la Guerre quand l'irascible **général Nivelle** lance son offensive désastreuse le 16 avril 1917. Paul Painlevé, très sceptique, juge cette stratégie aventureuse, hasardeuse. Et en bon scientifique il s'intéresse à la météorologie, et attire l'attention de Nivelle sur l'indispensable soutien de l'aviation pour repérer les positions ennemies, si le temps est clément.

A la suite de la tuerie déclenchée par Nivelle, Paul Painlevé doit faire face aux mutineries et à une démoralisation des troupes. Il remplace Nivelle par Philippe Pétain et Ferdinand Foch et développe la dotation de l'armée en chars d'assaut.

De 1919 à 1933, Painlevé occupe une place de premier plan dans la vie politique française d'abord en tant que ministre de la Guerre, président de la Chambre des députés, président du Conseil, ministre de l'Air.

Lors des élections législatives de 1924, il est l'un des inspirateurs du Cartel des Gauches, coalition électorale constituée dans une cinquantaine de départements.

Candidat à l'élection présidentielle, il est battu par **Gaston Doumergue** élu le 13 juin 1924.

Activement impliqué dans la politique française des années vingt, Paul Painlevé poursuit en parallèle sa carrière universitaire de mathématicien et se fait un artisan passionné du développement de l'aviation.

En octobre 1933, il décède le même jour qu'**Albert Calmette**, médecin codécouvreur du B.C.G. Et la presse titre : *La France perd deux savants*.

A l'occasion de son décès en octobre 1933, des funérailles nationales sont organisées, et Painlevé est inhumé au **Panthéon**.

#### Sources documentaires :

wikipedia

<http://www.hervedavid.fr/francais/14-18/Painleve%20article.htm> - Emmanuel Breguet, Service historique de l'armée de l'air

Ouvrage « Quand la météo fait l'histoire » de Louis Bodin Editions France Loisirs

### **Ingénieurs, curieux, humaniste, attirés par les enjeux d'avenir**

Investiguer les mystères de la science captive Paul Painlevé à l'esprit aussi curieux qu'ingénieur.

A l'université, il excelle à mettre en démonstration ses trouvailles et ses connaissances, pour l'intérêt du plus grand nombre.

La technique d'avant-garde le passionne et sa nature le porte à promouvoir l'aviation, outil nouveau et qu'il sent d'avenir tant pour le militaire que le civil. D'autant plus que cette mécanique céleste qui va révolutionner les transports permet les déplacements, établit des liens.

Il pressent si bien l'importance de l'aéroplane qu'il jette les bases politiques de l'aéronautique française.

Idéaliste, humaniste et progressiste, il a le charisme d'un leader entraînant et fédérateur (Cartel des Gauches).

Gérer le ministère de la Guerre convient bien à ce stratège habile et heureux dans les situations troubles et complexes.

Les responsabilités et actions d'envergure conviennent à ce leader stimulé par l'ampleur de la tâche aussi bien en tant que scientifique, politique et promoteur de l'aviation.

