

"CLUB DU TEMPS LIBRE"

MARDI 28 OCTOBRE 1980

Une assistance nombreuse a écouté avec la plus grande attention, et parfois avec émotion, la riche conférence de Monsieur DEMAIZIERE :

"UNE PAGE DE L'HISTOIRE DE L'AVIATION EN FRANCE DE 1910 à 1930 ; REGARDS SUR L'AVENIR".

En présentant le conférencier, Monsieur SIRE a **rappelé** une partie de sa longue carrière :

- Ancien élève de l'Ecole Supérieure de l'aéronautique,
- Diplômé ingénieur civil de l'aéronautique,
- Ingénieur aux ateliers d'aviation d'Issy-les-Moulineaux,
- Ingénieur Conseil à la Société d'équipements aéronautiques,
- Médaillé de l'aéronautique.

Il a contribué à l'étude d'un premier avion transatlantique et à celle d'un avion de chasse multiplace à deux fuselages.

Monsieur DEMAIZIERE est l'auteur d'un livre "Un grand pilote Romanet" fort documenté.

Dans l'histoire de l'aviation, 1910 est une date importante ; certes, elle ne marque pas les débuts de l'aviation = en 1890, Adér avait obtenu qu'Eole quitte le sol ; en 1910, le 7 Janvier, Latham monte à l'altitude de 1000 m. sur le monoplan "Antoinette".

En 20 ans les progrès étaient tels que la locomotion aérienne naissait.

Elle était l'oeuvre de bricoleurs astucieux, passionnés des choses de l'air, à la fois constructeurs et pilotes, qui réalisaient sans l'appui des pouvoirs publics. La projection de photos donne des exemples de ces réalisations : monoplans, biplans, triplans ; Voisin, Santos-Dumont, Wright, Blériot ...

Le développement extraordinaire à partir de cette époque tient à quatre causes :

- les initiatives individuelles de mécaniciens de génie qui construisaient sans calculs et s'associaient : par ex. Blériot ingénieur de Centrale et Farman ancien coureur cycliste ;
- la mise au point de moteurs adaptés par leur puissance et leur légèreté ; fixes de 2 à 16 cylindres ; rotatifs dont la puissance ne put dépasser 140 CV.
- l'apport financier de mécènes (Deutsch de la Meurthe), de journaux (le Matin, le Petit Parisien), des recettes de meetings très suivis (en 1913 Pégoud réussit le "looping").

- la prise de conscience par les responsables de la Défense Nationale de la part possible de l'aviation comme "cinquième arme" dans un conflit éventuel ... ce qui fût établi lors des grandes manoeuvres de 1911 où le général Roques fit appel à des civils pour piloter quelques avions (une quinzaine).

On fut convaincu que l'avion était fort utile pour obtenir des renseignements sur les arrières de l'ennemi.

On constitua alors des "escadrilles" qui en 1914 totalisaient 120 appareils ; on créa à Pau la première école d'aviation militaire.

QUELQUES ETAPES.-

- 1909 - Blériot traverse la Manche.
- 1910 - Record d'altitude (2580 m.) par Chavez.
- 1910 - Circuit de l'Est : 780 km. en 5 étapes.
- 1911 - Course Paris-Rome en 2 étapes, gagnée par Beaumont et Garros.
Course Paris-Madrid, en 15 heures, par Védrières sur Morane.
- 1912 - Record de vitesse : 142 km/h. par Védrières,
Paris-Londres en 3 heures,
Paris-Berlin en 7 heures.
Aux Etats-Unis, coupe Gordon-Bennett, 200 km, gagnée par Védrières à 160 km/h.
- 1913 - Traversée de la Méditerranée (800 km.) par Roland Garros en 8 h.
- A l'aube de 1914 -
 - La France est la nation la plus avancée dans le domaine de l'aviation.
 - Les Allemands ont construit le Taube, mais ils comptent beaucoup sur les dirigeables Zeppelins.
 - Les Russes nous suivent de près ; ils ont un jeune ingénieur de qualité, qui deviendra célèbre, Sikorski ; il conçoit un bombardier pouvant transporter 16 personnes.
- La Guerre -
 - Deux avions, dont l'un piloté par Louis Bréguet, reconnaissent une erreur dans le mouvement de l'armée de Von Glück qui permet à Joffre une attaque de flanc ; c'est le facteur sans doute déterminant de la "victoire de la Marne".
 - L'aviation prend alors une grande importance :
 - . reconnaissances,
 - . photographies avec des appareils de grande focale,
 - . réglages des tirs d'artillerie,
 - . chasses avec le grand progrès du tir des mitrailleuses à travers l'hélice,
 - . bombardement, les bombardiers étant protégés par la chasse.
 - Au début de 1916, alors que commence la bataille de Verdun, plusieurs escadrilles de chasse s'emploient à nettoyer le ciel ; une des plus célèbres est celle des Cigognes qui compte dans ses rangs l'As des As, le sergent Guynemer.

A ce moment de l'exposé, un film, prêté par le Musée de l'Air, est projeté ; film composé de séquences authentiques, film émouvant qui montre le courage et l'héroïsme des hommes.

- A partir de février 1915, des volontaires américains contractent un engagement dans l'aviation française ; c'est l'escadrille La Fayette qui combat héroïquement. Les victimes reposent aujourd'hui dans la Crypte du monument La Fayette, bien connu des garchois.
- L'effort de guerre est considérable :
51700 cellules sont construites en France, ainsi que 92000 moteurs.
16000 brevets de pilotes sont délivrés à l'école de Pau.

- A partir de 1919 -

- La France digère mal sa victoire,
- Les constructeurs sont contraints d'arrêter les chaînes,
- Les pilotes eux-mêmes se reconvertissent difficilement.
- Les bureaux d'études s'affairent ; leurs études convergent dans deux directions :
 - . le transport aérien,
 - . la vitesse - et bien sûr la distance parcourue.

De 1919 à 1930, la vitesse passe de 284 km/h à 576 km/h. Les Laboratoires d'aérodynamique affinent les formes de pénétration dans l'air ; l'augmentation du taux de compression des moteurs et leur meilleur refroidissement améliorent leur rendement.

Les records tombent les uns après les autres pour atteindre, en 1965, 3307 km/h.

Pour la distance, on s'attache à la traversée de l'Atlantique Nord, d'ouest en est à cause des vents.

En France, trois compagnies aériennes se créent en vue d'une exploitation commerciale de lignes.

Les records de distances se poursuivent :

- . 1920 - liaison Europe-Australie,
- liaison Europe-Japon,
- traversée du Sahara.
- . 1921 - traversée de la Cordillère des Andes à 3700 m.
- . 1922 - traversée de l'Atlantique Sud,
- . 1923 - premier ravitaillement en vol,
- . 1925 - liaison Londres-Le Cap,
- . 1926 - liaison le Bourget-Golfe Persique (5000 km.)
- . 1927 - . échec de Nungesser et Coli pour la traversée de l'Atlantique Nord dans le sens Est-Ouest.
. succès de Lindberg = 6300 km (il lui restait encore du carburant pour 1200 km.) ; seul à bord ; 33 heures de vol souvent au ras des flots et dans la brume.
- . 1930 - Coates et Bellonte traversent l'Atlantique Nord sur le "Point d'interrogation" - 6300 km. en 37 heures et 18 minutes (on avait prévu 36 h.).
- liaison Dakar-Natal, avec Mermoz qui disparaît en mer, avec la Croix du Sud, en 1936.

On pourrait multiplier les exploits et les noms des héros.
(par ex. Guillaumet qui survola 92 fois la Cordillère des
Andes pour assurer l'acheminement du courrier de la Compa-
gnie aéropostale jusqu'à Santiago du Chili).

REGARDS SUR L'AVENIR.-

- L'aviation de guerre sera de plus en plus sophistiquée.
- L'aviation commerciale cherchera toujours à gagner du temps.
 - . il faudra réduire les instants mis pour se rendre de son domicile à l'aéroport ; d'où le rôle important que peuvent jouer les hélicoptères.
 - . on peut songer à augmenter le tonnage des avions de transport ; y prévoir 1000 places par exemple.
 - . supprimer les trains d'atterrissage, lourds, sinon fragiles, qui exigent des pistes bétonnées ; remplacement par un patin qui se poserait sur une piste de rouleaux faisant frein. Maintien en équilibre par des gyroscopes.

Au total, conférence passionnante qui fut très vivement applaudie.

Merci à Monsieur DEMAIZIERE.

Cette conférence préparait fort bien la visite que fera le Cercle le 26 novembre 1980, du Musée de l'Air du Bourget.