Le suspens est intact aux fêtes de Noël. Les Parisiens sentent qu'un de ces pionniers pourrait d'ici peu réaliser l'exploit dont les termes fixés par Ernest Archdeacon et Henri Deutsch semblaient inaccessibles il y a encore quelques mois. Noël, la Saint-Sylvestre et l'Épiphanie sont passés. Le samedi 11 janvier, Henri Farman parvient à réaliser la boucle d'un kilomètre en revenant sans dommage à son point de départ. La performance a dû se passer très tôt à l'aube ou dans la pénombre le soir, car seuls ses mécaniciens sont au courant et rien n'a filtré de ce vol sensationnel (comme quoi, Gustave Whitehead n'était pas le seul à voler en cachette, n'en déplaise aux adeptes du diktat Wright). Le lendemain, le deuxième dimanche de 1908, Henri Farman se dit qu'il est prêt. Il a convoqué les commissaires et spectateurs pour assister à sa tentative le lundi matin. Le délai est court mais il ne peut plus attendre. Tout le monde pense à Santos-Dumont comme son principal rival et c'est bien naturel avec la performance historique que le Franco-Brésilien a réalisée il y a environ un peu plus d'un an. Mais Henri Farman se dit que Blériot travaille énormément à Issy et que ses aéroplanes, qui volent plus haut mais moins loin, pourraient très bien voler plus loin dans peu de temps. Et le temps presse maintenant. Ce lundi 13 janvier 1908 il y a un peu de neige par terre mais elle fond et le sol du champ de manœuvres d'Issy-les-Moulineaux est un peu boueux. Mais pas suffisamment pour empêcher sa machine de rouler. Il y a un tout petit peu de brume, pas ou peu de vent, et il fait froid. Il ne le sait peut-être pas tout à fait, mais ce sont là des conditions idéales pour voler[1]. Il ne fait pas assez froid pour givrer et altérer la portance des ailes[2] et la durée du vol ne doit pas dépasser deux minutes, donc aucun givrage à craindre au niveau de la carburation[3]. Farman a réalisé de belles performances jusqu'alors. Il aurait même réussi à tenir la distance et le circuit imposés mais ces longueurs n'ont pas pu être homologuées. Il sait que s'il réitère son exploit, il va entrer dans l'histoire. Les commissaires de l'Aéro-Club de France ont tout prépa-

---

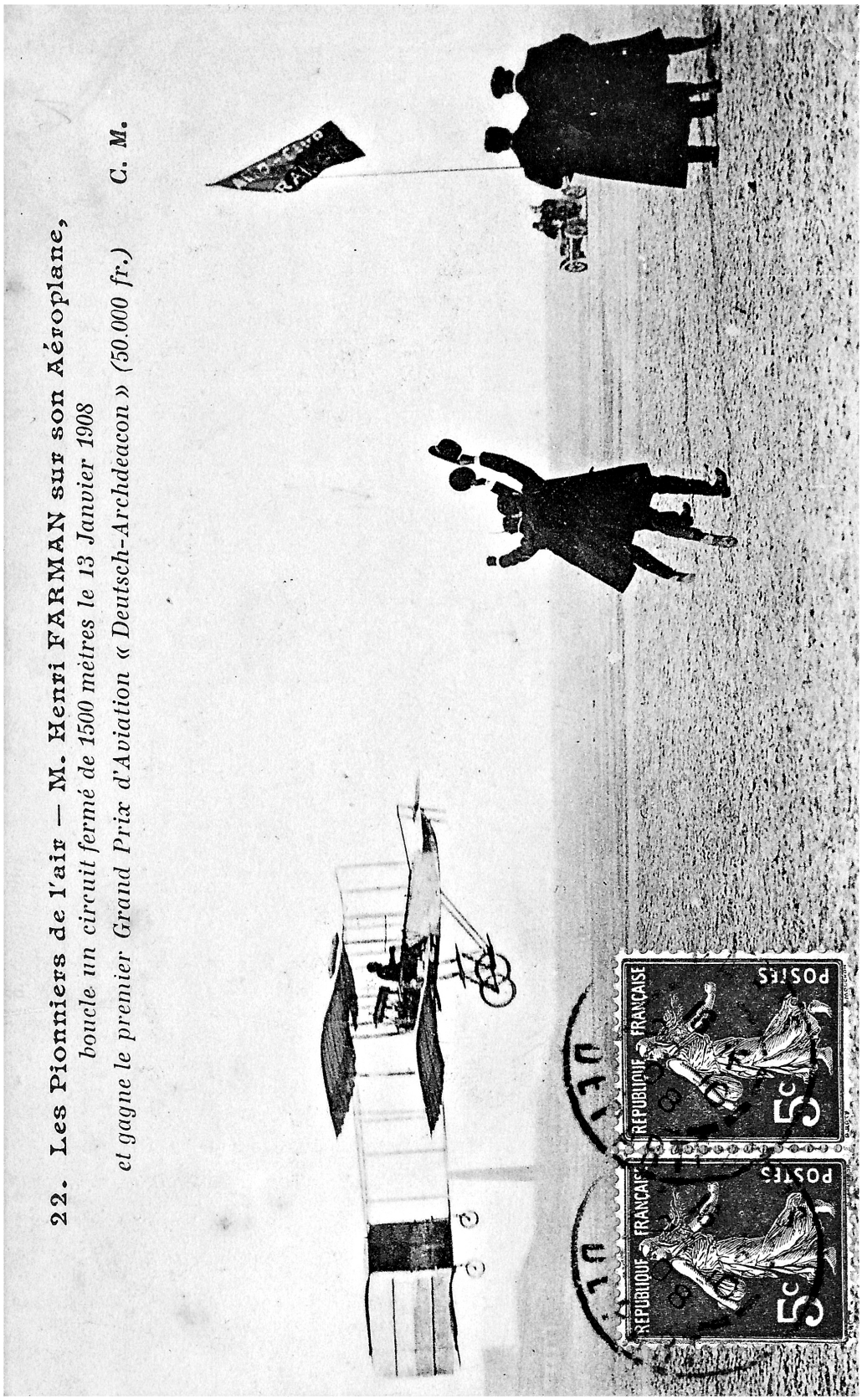
1 Par température froide sans givre, la densité de l'air est supérieure à 1,225 kg/m³ et la portance en est améliorée. De plus le moteur ne craint pas la surchauffe et développe un meilleur rendement.

2 L'accrétion ou l'accumulation de glace, de givre ou de neige sur les ailes peut modifier considérablement le coefficient de portance (C_Z en français ou C_L en anglais) au point de provoquer, la chute de l'appareil voire un crash dans le pire des cas.

3 Les dépressions dans les tubulures d'admission peuvent faire chuter les températures internes localement selon le point de rosée au point de faire givrer et de bloquer l'admission ou de l'obstruer. Si le moteur est chaud au sol, au bout de quelques minutes, des éléments du moteur peuvent se refroidir considérablement avec la météo.

ré : les poteaux, les fanions, les chronomètres, un vélo pour mesurer la distance. Henri Farman est avant tout un sportif de la course automobile, un perfectionniste. Ces dernières semaines, Henri Farman a apporté d'importantes modifications à son biplan Voisin. Il avait déjà travaillé sur le profil de l'aile et la stabilité. Il a récemment fait réduire la taille de la queue. Il a monté le réservoir d'essence plus haut pour ajouter de la pression à l'admission. Tout cela explique le résultat spectaculaire d'avant-hier. Il a même frôlé les 90 km/h mais les quelques spectateurs présents qui ont bien voulu braver le froid ce matin-là ne savent pas encore tout cela et s'ils ont apprécié les vols précédents qui démontrent de belles qualités, ils se demandent vraiment si le pilote a bien fait de convoquer les commissaires. Les spectateurs étaient plus nombreux lorsqu'il avait déjà tenté de boucler le circuit le 18 novembre 1907, mais il avait effleuré et même touché le sol à plusieurs reprises et n'était pas parvenu à passer entre les fanions d'arrivée. En ayant vu Henri Farman de loin, la foule était en liesse avant d'apprendre que la boucle avait été très loin d'être accomplie. Malgré le froid, Ernest Archdeacon et Henri Deutsch de la Meurthe sont sur le champ de manœuvres d'Issy-les-Moulineaux pour assister à cette tentative depuis une automobile. Les autres spectateurs habituels ont froid eux aussi et ne viendront que plus tard. Personne ne croit vraiment que le prix sera remporté aujourd'hui. Il est 9h30. Henri Farman fait tourner sa machine depuis le hangar. Les frères Voisin sont venus l'aider. La puissance du moteur est surprenante après les modifications car un badaud est décoiffé par le souffle de l'hélice. La machine est poussée jusqu'en position de départ vers la porte de Sèvres, suffisamment loin, à 50 mètres des fanions de départ qui sont espacés de 25 mètres. Il faut qu'il les franchisse en l'air pour que la performance soit enregistrée. Il est 10h15. Il met plein gaz. Ses compagnons lâchent l'aéroplane. Son biplan Voisin fonce et décolle à une hauteur de 4 mètres avant de franchir les poteaux. Henri Farman vient du cyclisme et du sport automobile. Il a le sens de la trajectoire. Dès le départ, il a le poteau du virage en vue à 500 mètres qu'il distingue dans le léger brouillard grâce à une voiture garée juste à coté. Alors il part légèrement sur la droite en inclinant ses ailes pour pouvoir amorcer un long virage qu'il démarre aux trois-quarts de la distance en balançant ses ailes cette fois-ci sur la gauche. Le fanion est en mire à 30° sur sa gauche. Son biplan se rapproche à 100 mètres en tournant. Le virage est raide mais il maintient son altitude. Sa hauteur est de 6 mètres. Il a passé le fanion des 500 mètres. Va t-il toucher terre ? Rejoindra t-il l'arrivée que sa trajectoire avait manquée le 18 novembre 1907? Les spectateurs sont pris d'une émotion en voyant le pilote virer. Il se concentre sur sa trajectoire et sur sa hauteur. Le virage est plus relâché qu'à la première courbe pour assurer et il atteint la limite du champ de manœuvre pour revenir ensuite sur l'axe. Le biplan Voisin a l'air stable. Il balance de nouveau ses ailes à droite pour ne pas manquer les poteaux d'arrivée. Il se maintient en l'air droit devant les fanions. Il va le faire. Ça y est ! Les spectateurs lèvent les bras au ciel comme si le footballeur Louis Mesnier avait marqué pour l'équipe de France. Mais c'est ici une victoire pour l'humanité. Les photos, dont celles de l'agence Rol, immortalisent l'instant lorsqu'il passe la ligne d'arrivée à une hauteur de 4 mètres, comme au départ. Aussitôt, il se pose là où il était parti 1'28" plus tôt. Les commissaires mesurent en comptant les tours de roue du vélo. La distance est évaluée à

1400 mètres mais il est difficile de le dire précisément. D'autres chiffres comme 1500 et 1800 mètres sont avancés. La vitesse moyenne se situait donc entre 56 et 72 km/h même si la vitesse enregistrée officiellement n'était que de 40,909 km/h validés pour les 1000 mètres théoriques. Henri Farman a bien mérité son prix et avec tout cet argent il va pouvoir construire ses propres aéroplanes. Ils seront connus sous le sigle HF. Plusieurs escadrilles l'arboreront pendant la première guerre aérienne qui arrivera à la décennie suivante. A 33 ans, Henri Farman, qui avait frôlé la mort dans une descente lors d'une course automobile près de Clermont, devient le premier homme au monde à boucler un circuit d'un kilomètre en aéroplane. Car personne en Europe ne connaissait le vol en circuit de Gustave Whitehead, accompli sur une plus grande distance dans le Connecticut mais sans enregistrement officiel, six ans auparavant. Les frères Wright n'étaient toujours pas arrivés en France et des doutes pesaient sur leurs performances réelles. Leur absence est d'autant plus incompréhensible qu'une importante somme d'argent leur était promise pour le Grand prix d'aviation Deutsch-Archdeacon, et d'importants marchés leur auraient ouvert la voie du succès en Europe. Ils auraient pourtant accompli un vol en circuit le 9 septembre 1904 mais personne ne voulait les croire. Ni les Américains, ni les Britanniques, ni les Français. Il y a pourtant des éléments tangibles qui permettent de croire qu'ils auraient bien volé hors effet de sol après 1903. Nous reviendrons sur ces raisons dans une prochaine édition. Henri Farman se voit ainsi décerner la grande médaille d'or de l'Aéro-Club de France pour son exploit. Les frères Voisin reçoivent une grande médaille vermeil de l'Aéro-Club de France car ils sont les constructeurs à l’origine de l'exploit et la société Antoinette reçoit elle aussi une médaille d'or pour le moteur à huit cylindres du biplan Voisin qui a gagné le Grand prix d'aviation.



Henri Farman victorieux devant Ernest Archdeacon et Henri Deutsch (dans la voiture).
Louis Blériot est commissaire au pied du poteau et Charles Voisin est juste derrière lui.
Photo : Agence Rol, 1908

La presse diffuse la nouvelle. Les Français sont en extase. Trois jours plus tard, l'Aéro-Club de France organise un banquet dans la grande salle de la bibliothèque de l'Automobile-Club de France. Devant les plus importantes personnalités du monde aéronautique, automobile et scientifique, plusieurs discours saluent la performance historique d'Henri Farman, des frères Voisin, de Levavasseur (société Antoinette). Le discours d'Henri Deutsch de la Meurthe en dit long sur l'euphorie qui gagne l'aéronautique en France en ce jeudi 16 janvier 1908 :

> *Messieurs, permettez-moi de m'associer aux sentiments que vient d'inspirer la belle victoire de Farman et de lui adresser, moi aussi, au titre de doyen des donateurs du Grand prix d'aviation, quelques mots. Je vous ai dit, sur le terrain même, mon cher Farman, avec quelle joie j'ai applaudi à votre triomphe, qui transporte d'un seul bond la science théorique de l'aviation dans le domaine de la réalité vivante, et change notre foi hésitante et timide en une certitude absolue et invincible. J'ai rendu un juste hommage à vos qualités d'énergie et de ténacité, grâce auxquelles l'aviation n'est plus un vain mot : vous lui avez arraché son secret et ouvert largement la voie aux conséquences fécondes et incalculables qui vont résulter de la conquête de l'air pour le bien de l'humanité. Il y a quelques temps, j'eus le bonheur de saluer le premier champion du ballon dirigeable : nous fêtons aujourd'hui l'avènement triomphant de l'aéroplane. La victoire est complète : nous possédons l'air même, nous sommes maîtres de l'espace ! N'admirez-vous pas comme moi, messieurs, la rapidité étonnante des progrès accomplis, en quelques années, par la science aéronautique ? Presque coup sur coup, nous avons vu se réaliser des conceptions telles que l'imagination d'un Jules Verne n'eût osé en rêver de plus audacieuses. Un vaste et brillant horizon s'ouvre à la locomotion aérienne. Et j'envie le bonheur des jeunes d'entre vous, qui assisteront à son épanouissement prodigieux. Courage ! Vous avez montré, Farman, au lendemain même de votre victoire, que vous n'êtes pas de ceux qui s'endorment sur leurs lauriers, et, renouvelant vos expériences, vous avez réussi à battre votre superbe performance de la veille. Persévérez, et apportez-nous, dans une belle émulation, vous et vos vaillants rivaux, les perfectionnements qui feront entrer, d'une manière définitive, la locomotion nouvelle dans le domaine pratique. Je me réjouis quant à moi, d'avoir vu la réalisation d'un rêve, qui hanta toute ma vie, et dont je suivis avec passion les évolutions successives jusqu'à son étape dernière : la conquête définitive de l'air. Je lève mon verre à votre santé, Farman, champion valeureux de l'aviation ! Je bois à tous ceux qui, connus ou obscurs, ont aidé à la solution du problème par leurs recherches patientes, par leurs expériences ou par leurs encouragements ! Je bois à l'Aéro-Club de France !*

Rien ne sera jamais plus comme avant. L'objectif de ces merveilleux fous volants est désormais de traverser les champs, survoler les villages, les collines. La conquête de l'air n'est plus

un vieux rêve mais une réalité. Henri Farman reliera Bouy à Reims le 30 octobre 1908, le premier trajet aérien de ville à ville au monde.

Nous verrons dans la seconde édition de ce livre d'autres fabuleux exploits des frères Farman, Louis Bréguet, mais aussi du Canadien McCurdy. D'ailleurs, en cette année 1908, Frederick Baldwin devient le premier Canadien à s'envoler en aéroplane. Aux États-Unis, Glenn Curtiss a déjà démarré sa première fabrique fin novembre 1907. Nous verrons aussi tout cela.

Pendant ce temps, Juan Pablo et Eduardo Aldasoro Suarez construisent leurs premiers planeurs en 1908. Les frères Aldasoro sont connus aujourd'hui comme les premiers pionniers de l'aviation mexicaine. Ils vont ensuite apprendre à piloter aux États-Unis à Hampsted, sur Long Island, à l'école d'aviation Moisant du nom d'un Américain d'origine bretonne qui lui-même apprit à piloter chez Blériot, probablement au terrain de Buc ou Toussus-le-Noble.

Entre 1908 et 1909, l'Autrichien Igo Etrich imagine et conçoit un prototype de planeur à la coupe élégante aux bouts d'ailes fuyant vers l'arrière, imitant la silhouette d'un oiseau. Il bâtit ensuite un avion très semblable, motorisé, considéré comme le premier Taube sur lequel il volera l'année suivante.

☆☆☆☆☆