



Collection
d'essais
photographiques

**1909 —
L'année lumière :
Vue par le biais de
la collection austro-
hongroise du Musée
de l'aviation
du Canada**

Rénald Fortier
*Conservateur,
Histoire de l'aviation,
Musée de l'aviation
du Canada*

© Musée de l'aviation du Canada 2002



Musée de l'aviation
du Canada
Canada Aviation
Museum

Canada



Collection d'essais photographiques

Table des matières

Quelques mots au sujet
de la collection1

« Avec un succès
complet » — Wilbur
Wright en France2

« L'Angleterre n'est plus
une île » — Le *Daily Mail*
et le prix de la traversée
de la Manche8

« Un triomphe national » —
Le premier meeting aérien
international à Reims (du 22
au 29 août 1909)19

« Cette inoubliable
manifestation industrielle » —
La première exposition
internationale d'aéronefs à
Paris (du 25 septembre au
17 octobre 1909)28

« Un lustre digne d'une
grande cité » — La
Quinzaine d'aviation de
Paris à Port Aviation (du 7
au 21 octobre 1909) . .37

« Qu'allons-nous voir
demain? » — Quelques faits
saillants des dernières années
de la Belle Époque . . .43

Quelques mots au sujet de la collection

L'Association aéronautique impériale et royale autrichienne est issue d'une association créée en 1887 à Vienne, l'éblouissante capitale d'Autriche-Hongrie. Ayant vu son influence s'accroître au fil des années, cette association obtient vers 1909 le droit d'utiliser le prestigieux préfixe *k.k.*, signifiant « impériale et royale », droit qu'elle conservera jusqu'à l'effondrement de l'Empire austro-hongrois en 1918. Ranimée après la Première Guerre mondiale, l'Association survivra péniblement jusqu'en 1957, année où elle fermera ses portes.

En 1964, le premier conservateur du Musée de l'aviation du Canada, Kenneth M. Molson (1916-1996), acquiert au cours d'une vente aux enchères une partie du matériel de l'Association — des centaines de livres et de magazines antérieurs à 1914, en français, en allemand et en anglais, ainsi qu'environ 1 500 photographies. Cette collection d'une valeur inestimable forme le noyau des fonds de documents et de photographies du Musée — les plus importants et les meilleurs en leur genre au Canada.

« Avec un succès complet » — Wilbur Wright en France

À la fin du mois d'août 1908, un citoyen du Mans adapte avec humour une chanson populaire sur les difficultés que rencontre Wilbur Wright à cause du mauvais temps dans la région.

*C'est très facile
De voir voler Orville ;
C'est bien plus dur
De voir voler Wilbur.*

Une autre chanson fait le tour des hôtels de la ville, sur l'air d'une comptine bien connue :

*Frère Wright... e,
Frère Wright... e,
Dormez-vous,
Dormez-vous,
Sortez la machi... ne,
Sortez la machi... ne,
Allez donc,
Allez donc.*

Détail intéressant, le frère Jacques est un personnage réel, mais un faux moine. Né dans une famille paysanne de l'est de la France, Jacques Beaulieu (1651-1719) est à son époque un des plus célèbres chirurgiens spécialistes des pierres de la vessie, sans toutefois être un des meilleurs.

Afin de mettre la dernière main à la vente de leurs brevets et de leurs droits en France, on demande à Wilbur et à Orville Wright (nés en 1867 et 1871) de venir faire des vols de démonstration et de former trois élèves. Wilbur se rend en France en mai 1908. Obligé de reconstruire son aéronef et harcelé par les journalistes, il vole finalement le 8 août 1908. Les aviateurs français qui s'étaient rendus au Mans avec scepticisme sont stupéfaits quand ils voient Wilbur faire le tour de la piste à deux reprises. Les Français sont battus. La nouvelle fait la une des journaux, et des milliers de personnes se pressent pour assister aux vols de l'Américain.

En janvier 1909, Wilbur est rejoint par Orville et leur sœur Katherine (née en 1874). Le trio s'installe peu après dans le sud-ouest de la France. Wilbur effectue de nombreux vols au cours desquels il impressionne les princes et les rois qui le regardent avec admiration. À leur retour chez eux en mai, les Wright semblent avoir le monde à leurs pieds. Piqués au vif par ce triomphe, les Français travaillent avec acharnement afin de connaître le même succès. En l'espace de quelques mois, les Wright vont pour ainsi dire être mis au rancart.

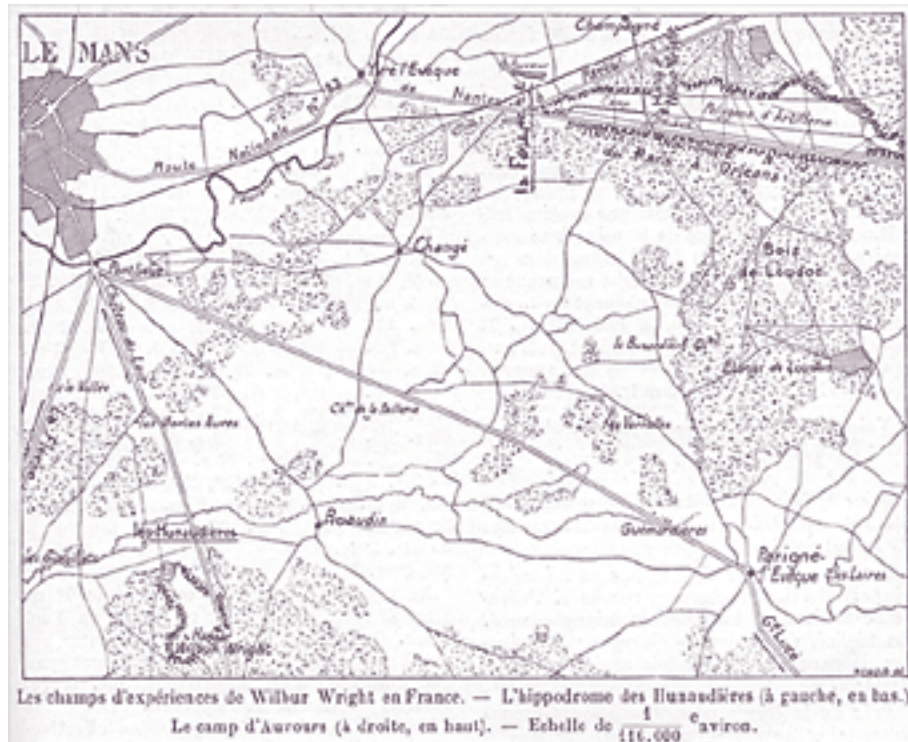


Wilbur Wright, un homme mince, grand et bronzé ressemblant à un mécanicien, impressionne beaucoup les membres de la communauté aéronautique française. Ces gens, souvent riches et dogmatiques, ne savent que penser de cet Américain qui ne boit pas, ne fume pas, ne jure pas et ne parle pas français. (1909-02-01 MAvC, Collection austro-hongroise, L'Aérophile, le 1^{er} décembre 1908, page 469)

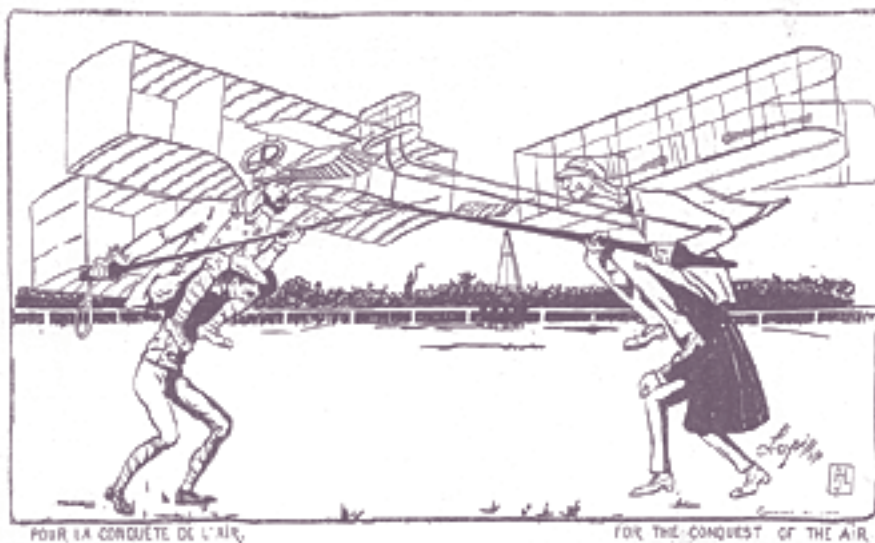


Au cours de son séjour de neuf mois au Mans, Wilbur s'envole de deux sites. Il ne décolle qu'à quelques reprises de l'hippodrome situé près des Hunaudières. À partir d'août, cependant, il effectue plus d'une centaine d'envolées du camp militaire d'Auvours, beaucoup plus spacieux.

(1909-02-02 MAVC, Collection austro-hongroise, La Revue de l'Aviation, le 15 septembre 1908, page couverture)



(1909-02-03 MAVC, Collection austro-hongroise, L'Aérofile, le 1^{er} octobre 1908, page 381)



Au cours de l'automne et de l'hiver 1908-1909, des magazines français tels que L'Aérophile, La Revue aérienne et La Revue de l'Aviation publient de nombreux articles sur l'instable biplan Wright et son pilote, à droite. Bien des gens préfèrent le placide Voisin piloté par Henry Farman (né en 1874), que l'on voit à gauche.

(1909-02-04 MAVC, Collection austro-hongroise, La Revue aérienne, le 10 décembre 1908, page 128)



Le biplan biplace Wright baptisé Flyer, utilisé en France par Wilbur, constitue une version nettement améliorée de l'aéronef que son frère Orville et lui-même ont piloté successivement le 17 décembre 1903 pour les premiers vols continus et contrôlés de l'histoire à bord d'un aéronef motorisé.

(1909-02-05 MAVC, Collection austro-hongroise, n° de nég. W 6.9)



Cette édition revue et corrigée des Premiers Hommes-Oiseaux : Wilbur et Orville Wright, signée par l'auteur François Peyrey (né en 1873), paraît en janvier 1909. Ce journaliste aéronautique respecté y a inclus une liste détaillée de tous les vols effectués par Wilbur près du Mans en 1908.

(1909-02-06 MAVC, Collection austro-hongroise, Les Premiers Hommes-Oiseaux : Wilbur et Orville Wright, page couverture)

Le Mans 28 December 1908

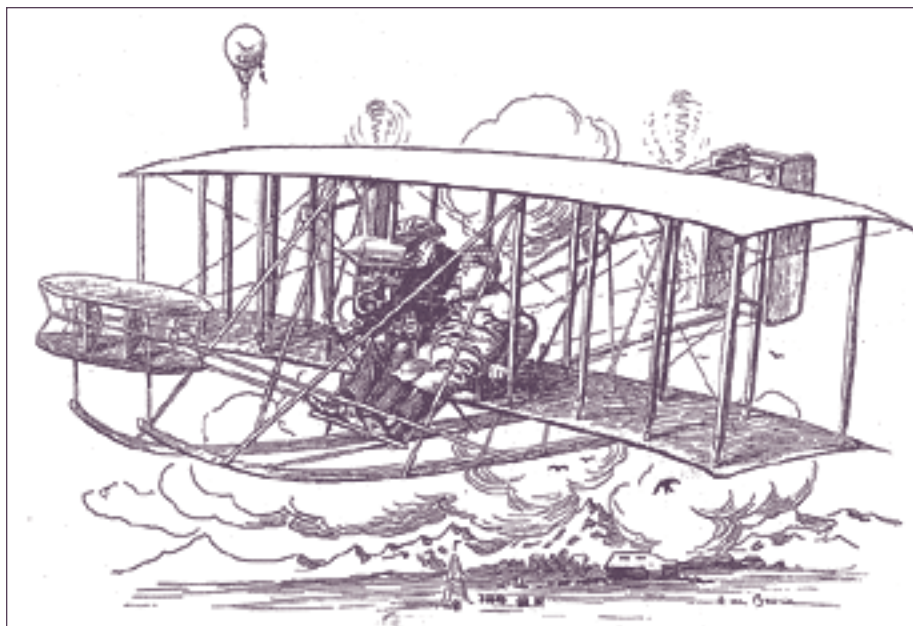
The Secretary of the Aero-Club of the Sarthe,

Dear Sir. I enclose herewith fifty francs, being my entry for the Coupe Michelin, for which I desire to make trial on Friday 31 December 1908, at the camp d'Avron.

Yours truly
Wilbur Wright.

Le plus célèbre vol de l'année, le 31 décembre, dure deux heures et vingt minutes. Lorsqu'il atterrit, Wilbur sait qu'il a gagné la Coupe Michelin de 1908, une compétition de distance en circuit fermé à la laquelle il s'était inscrit le 28 décembre. Cette courte note est une reproduction de l'inscription de Wilbur.

(1909-02-07 MAVC, Collection austro-hongroise, L'Aérophile, le 15 janvier 1909, page 38)



Wilbur forme trois élèves près de Pau au cours de l'hiver de 1908-1909. Il amène également avec lui quelques autres personnes, dont le ministre des Travaux publics. On voit ici un membre de la Chambre des Députés, apparemment un peu nerveux, au cours d'un vol le 20 mars.

(1909-02-08 MAvC, Collection austro-hongroise, L'Aérophile, le 15 avril 1909, page 171)



Le roi Édouard VII (né en 1841), qui passe l'hiver tout près avec son entourage, dans la ville française de Biarritz, visite Pau le 17 mars. On le voit ici , deuxième à partir de la gauche, portant un chapeau melon. Le groupe royal se trouve sur place lorsque Wilbur fait voler sa soeur Katherine pour la première fois. (1909-02-09 MAvC, Collection austro-hongroise, La Revue de l'Aviation, le 1^{er} avril 1909, page couverture)

PUBLICATION MENSUELLE
Un Numéro : 50 centimes

N° 25 (TROISIÈME ANNÉE)
== 15 Décembre 1908 ==

La REVUE de L'AVIATION



L'aigle leur a montré le chemin des aïres.

DIRECTION ET RÉDACTION
1, Rue de la Grange-Batelière
Téléphone : 318-42

ABONNEMENTS :
France : Un an . . . 6 fr.
Etranger : Un an . . . 8 fr.

AGENCE A LONDRES
142, Sinclair Road, Kensington W
Téléphone : 3742 Western

E.-L. GRESE, Fermier général des Annonces, 40, rue Laflitte. Téléphone 214-61 — PARIS

Lorsque l'année 1908 prend fin, tous les aviateurs et les magazines aéronautiques de France ont fini par reconnaître que Wilbur Wright (rangée du haut au centre) est le seul véritable maître du ciel, un aigle qui vole au-dessus de tous les autres. Ses réalisations et son talent de pilote enflamment les imaginations.

(1909-02-10 MAVC, Collection austro-hongroise, La Revue de l'Aviation, le 15 décembre 1908, page couverture)



Un ballon piloté par Jean-Pierre Blanchard (1753-1819), le premier aéronaute professionnel au monde, a déjà franchi la Manche le 7 janvier 1785 — presque 125 ans avant qu'un avion accomplisse le même exploit, en 1909. Les rames et l'hélice que Blanchard a embarquées à bord de son ballon afin d'en contrôler la direction se révèlent inutiles. La perte d'altitude causée par des fuites de gaz l'oblige à les jeter, ainsi que la plupart de ses vêtements, dans la Manche. (1909-03-01 MAvC, *Aérostation - Aviation*, page 47)

« L'Angleterre n'est plus une île » — Le *Daily Mail* et le prix de la traversée de la Manche

Le 1^{er} janvier 1909, le *Daily Mail*, un des journaux les plus hauts en couleur de l'époque, annonce la remise d'un prix de 1 000 £ (5 000 \$US) au premier qui traversera la Manche en avion. L'idée de ce prix — un des nombreux que commandite ce quotidien — vient du propriétaire du journal, lord Northcliffe (né en 1865), le magnat de la presse le plus puissant et le plus excentrique de Grande-Bretagne.

Au milieu de 1909, trois concurrents se déclarent prêts à tenter la traversée. À bien des égards, ces riches sportifs sont représentatifs de la nouvelle race de pilotes qui dominera bientôt le monde de l'aviation. Henry Farman (né en 1874), est un pilote d'origine britannique, mais habitant en France; il a effectué le premier vol en pleine campagne en Europe, en octobre 1908, sur la distance sensationnelle de 27 km (17 milles). Le comte Charles de Lambert (né en 1865), est un aristocrate russe auquel Wilbur Wright a enseigné à piloter au Mans et à Pau, en France, en 1908 et 1909. Enfin, Hubert Latham (né en 1883), sans doute l'homme à battre, est un Français d'ascendance britannique; en dépit de son manque d'expérience, il déborde d'enthousiasme.



Voici Henry Farman, un des principaux pionniers de l'aviation, en août 1909, à bord de son premier aéronef. Sa compagne est identifiée seulement sous le nom de M^{me} X. Fils d'un riche journaliste, correspondant à Paris pour deux journaux londoniens, Farman est un grand sportif passionné de course. (1909-03-02 MAvC, *Collection austro-hongroise*, n° de nég. PF 2.2)



Orville Wright (né en 1867), à droite, et le comte de Lambert n'interrompent pas leur conversation pour le photographe qui les surprend. L'intérêt que le comte porte à l'aviation remonte à 1894, année où il a acheté un planeur du grand pionnier allemand Otto Lilienthal (1848–1896).

(1909-03-03 MAVC, Collection austro-hongroise, n° de nég. G 14)



Idole de la foule, Hubert Latham est célèbre pour sa soif de vitesse, son amour des voyages, son esprit d'aventure et sa passion pour la chasse au gros gibier. Fils d'un riche armateur du Havre, il a survolé la Manche en février 1905 au cours d'un périple entre Londres et Paris comme passager à bord d'un ballon à gaz.

(1909-03-04 MAVC, n° de nég. 14850)



*Latham choisit la petite station balnéaire de Sangatte près de Calais, en France, pour y établir son quartier général. Son élégant Antoinette IV a été livré par train et assemblé par les mécaniciens de la Société Antoinette. Le 13 juillet 1909, Latham effectue des essais en vol à trois reprises devant une foule limitée.
(1909-03-05 MAVC, Collection austro-hongroise, n° de nég. A 3.12)*



*Afin de s'assurer que tous les détails de la tentative seront immédiatement relatés, le Daily Mail fait installer des stations radiotélégraphiques Marconi à Sangatte et à Douvres, en Angleterre. Les bâtiments de Sangatte, près de l'antenne, ont servi dans le cadre d'un projet infructueux de tunnel sous la Manche.
(1909-03-06 MAVC, Collection austro-hongroise, n° de nég. Latham-5)*



Des dommages à l'appareil causés par un atterrissage un peu rude, suivis par une période de mauvais temps, clouent Latham au sol pendant des jours. Ni lui ni Léon Levavasseur (né en 1863), que l'on voit dans l'image ci-dessous, le brillant créateur des monoplans perfectionnés de type Antoinette, n'ont d'autre choix que d'attendre.

(1909-03-07 MAVC, Collection austro-hongroise, La Revue aérienne, le 25 juillet 1909, page 430)



(1909-03-08 MAVC, Collection austro-hongroise, La Revue aérienne, le 25 juillet 1909, page 431)



Le 19 juillet, le ciel s'étant dégagé, Latham monte dans son avion et s'envole. À un peu plus de 10 km (6 mi) de la côte, le moteur Antoinette s'arrête, forçant Latham à amerrir. Il allume une cigarette et attend patiemment l'arrivée des secours.

(1909-03-09 MAVC, Collection austro-hongroise, n° de nég. A 3.22b)



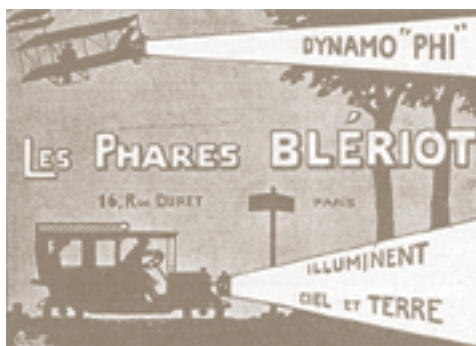
Le torpilleur français Harpon, l'escorte navale de Latham, arrive sur les lieux dans les minutes qui suivent et met une embarcation à la mer pour le recueillir. En direction de Calais, Latham et quelques amis ne peuvent que penser à la malchance de l'aviateur. Mais le public qui l'attend au port l'ovationne.

(1909-03-10 MAVC, Collection austro-hongroise, n° de nég. A 3.22c)



À l'annonce de l'échec de Latham, Louis Blériot (né en 1872), riche fabricant de lampes à éthylène pour automobiles et pilote malchanceux, décide de participer au concours. Un vol en circuit fermé de 47,3 km (29,4 mi) qu'il avait effectué le 3 juillet le convainc qu'il est possible de survoler la Manche.

(1909-03-11 MAvC, Collection austro-hongroise, La Revue aérienne, le 25 mai 1909, section publicitaire)



(1909-03-12 MAvC, Collection austro-hongroise, Encyclopédie de l'Aviation, avril 1909, Supplément, page vi)



Entre temps, Blériot a remporté un concours de vol en pleine campagne commandité par l'Aéro-Club de France. Le petit monoplan Blériot XI dont il s'est servi le 13 juillet a été récemment équipé d'un moteur conçu par le mécanicien italien Alessandro Anzani (né en 1877), qu'on aperçoit à droite.

(1909-03-13 MAVC, Collection austro-hongroise, n° de nég. G 10)



Blériot, son épouse et ses mécaniciens s'installent aux Baraques, près de Calais, le 21 juillet. L'aviateur se déplace péniblement à l'aide de cannes car il s'est grièvement brûlé le pied gauche quelques jours auparavant. Le matin du 25 juillet, profitant d'une éclaircie, le Blériot XI s'envole en direction de l'Angleterre.

(1909-03-14 MAVC, La Vie au Grand Air, le 21 août 1909, supplément)



En brandissant un grand drapeau français, Charles Fontaine, un journaliste du quotidien Le Matin — le quatrième en importance en France — a peut-être guidé Louis Blériot vers le pré de Northfall, derrière le château de Douvres, où l'aviateur a atterri. La traversée de la Manche, longue de 38 km (24 mi), a duré 37 minutes. (1909-03-15 MAvC, Collection austro-hongroise, Comment Blériot a traversé la Manche, page couverture)



La nouvelle s'étale à la une des journaux et des magazines, en France et dans toute l'Europe. Certaines publications montrent le Blériot XI avec ses roues et son hélice endommagées à l'atterrissage, tandis que d'autres semblent avoir utilisé des photographies altérées de diverses façons. (1909-03-16 MAvC, Collection austro-hongroise, La Vie Automobile, le 7 août 1909, page couverture)



Les caricaturistes ne tardent pas à présenter des portraits de Blériot. Cet ingénieur des Mines au regard franc, qui arbore une moustache tombante à la gauloise, donne au peuple français un héros bien à lui. Marié et père de cinq enfants, Blériot n'a rien d'un dandy anglais.

(1909-03-17 MAvC, Collection austro-hongroise, La Revue aérienne, le 10 août 1909, page 470)



(1909-03-18 MAvC, Collection austro-hongroise, La Revue aérienne, le 10 août 1909, page 469)

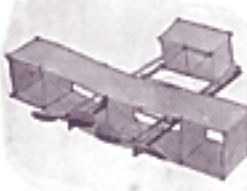


(1909-03-19 MAvC, Collection austro-hongroise, La Revue aérienne, le 10 août 1909, page 467)

Telephone No. 4111 (Central)


NEW THINGS, Ltd.

Wright Model.
Will fly up to 100 yards.
Price, 2/6 to 5/6.



Farrell Flyer.
Will fly up to 100 yards.
Price, 2/6 to 5/6.

Model of H. Farrel's Famous Machine in which he flew the Channel.



Wing, 27 ft. x 27 ft. Price, 10/6. See full catalogue & notes. British Made by British Workmen.

We make Models to Customers' own Designs in our own Workshops.
We supply Accessories and Materials for the Building of Models at Home.
We sell the following interesting books on Aviation:

* Model Instructions, How to Build and Fly Them? 2/6 and 3/6

Les récents succès de Blériot sont loin de passer inaperçus. Par exemple, les fabricants d'un modèle de stylo à encre étanche lui demandent de faire la promotion de leur produit. De nombreux particuliers et quelques armées passent aussi des commandes de Blériot XI, sauvant ainsi Blériot-Aéronautique d'une faillite probable. (1909-03-20 MAVC, The Aero Manual, section publicitaire)



Foudroyé par l'exploit de Blériot, Latham décide de tenter tout de même sa chance une deuxième fois. Un nouvel aéronef équipé d'un système de contrôle différent, l'Antoinette VII, était arrivé à Sangatte le 22 juillet. Latham doit se familiariser avec l'appareil, mais il est bientôt prêt à entreprendre la traversée. (1909-03-21 MAVC, Collection austro-hongroise, n° de nég. A 3.18)



Le matin du 27 juillet 1909, Latham décolle pour un vol d'essai. L'Antoinette VII se comporte bien, mais le ciel est nuageux. Latham décide malgré tout de voler en direction de l'Angleterre. Une fois de plus, des navires de la marine française le surveillent.

(1909-03-22 MAvC, Collection austro-hongroise, n° de nég. A 3.13)



Latham se trouve à moins de 2 km (1 mi) de l'Angleterre lorsque son moteur tombe en panne. En dépit de tous ses efforts, le cœur brisé, il se voit forcé d'amerrir. Blessé légèrement, il est recueilli par un petit navire de guerre. Farman et le comte de Lambert décideront pour leur part de ne pas tenter la traversée.

(1909-03-23 MAvC, Collection austro-hongroise, n° de nég. A 3.22a)



En 1906, le magnat américain de la presse James Gordon Bennett (né en 1841) a également commandité la première compétition annuelle de distance pour les ballons. Ces courses s'avèrent très prisées des riches aérostiers amateurs, tels que Charles Stewart Rolls (né en 1877), le cofondateur de Rolls-Royce. Les ballons peuvent parcourir de très longues distances. En 1910, le gagnant atterrira au nord de Chicoutimi (Québec) — à 1 900 km (1 175 mi) de son point de départ. Épuisés et perdus, les membres d'équipage erreront pendant des jours avant de rencontrer un groupe de trappeurs. (1909-04-01 MAVC, Collection austro-hongroise, *Aeronautics*, décembre 1910, page 216)

« Un triomphe national » — Le premier meeting aérien international à Reims (du 22 au 29 août 1909)

Dans les premiers jours de novembre 1908, peu de temps après que Henry Farman (né en 1874) ait terminé à Reims le premier vol en pleine campagne en Europe, le comte Henry de La Vaulx (né en 1870), talentueux aéronaute et vice-président de l'Aéro-Club de France, pilote son ballon à gaz près de cette ville industrielle. Remarquant que les champs environnants conviendraient parfaitement au vol en avion, il lui vient aussitôt l'idée d'organiser un important meeting aérien à Reims.

Les discussions initiales ayant révélé un très grand intérêt pour cette rencontre, on annonce aux environs du mois de février 1909 la décision de tenir le meeting. Le président du comité organisateur local est le marquis Melchior de Polignac (né en 1880), qui dirige La Maison Pommery, un producteur de champagne renommé. Il jouera un rôle crucial lorsque viendra le temps d'obtenir la collaboration des nombreuses associations aéronautiques de l'époque.

Les organisateurs décident dès le début d'inclure diverses compétitions de vitesse et de distance — toutes, sauf une, sont commanditées par les producteurs de champagne — dans ce premier meeting aérien international. Environ 36 appareils ont été inscrits à ce grand événement. Les observateurs croient que la course la plus disputée sera la première Coupe internationale d'Aviation Gordon Bennett.



Le comte de La Vaulx est tout d'abord un voyageur et un explorateur. Il fait le tour du monde en 1894-1895, par exemple, mais un vol en ballon en 1898 est pour lui une révélation. Sa meilleure performance est une odyssee de 1 925 km (1 200 mi) qui l'amène de Paris à Kiev (en Russie, aujourd'hui en Ukraine) en 1900.

(1909-04-02 MAvC, Collection austro-hongroise, La Revue de l'Aviation, le 15 décembre 1906, page 7)



Connue officiellement sous le nom de Grande Semaine d'Aviation de la Champagne, la compétition a lieu près de la piste de courses de Bétheny, au nord de Reims, du 22 au 29 août 1909. Des pilotes de partout ne tardent pas à manifester leur intérêt.

(1909-04-03 MAvC, Collection austro-hongroise, La Revue de l'Aviation, le 1^{er} mars 1909, page couverture)



Les organisateurs du meeting aérien international de Reims font tout en leur pouvoir pour en assurer le succès. Préparatifs et publicité sont de grande envergure. Toutefois, pendant un moment, les fortes averses tombées la veille de l'ouverture menacent de transformer le terrain d'aviation en mer de boue.
 (1909-04-04 MAvC, La Vie au Grand Air, le 21 août 1909, page couverture)



Louis Paulhan (né en 1883) est le héros de la première moitié du meeting aérien de Reims. Cet ancien mécanicien de dirigeable dans l'armée française a gagné son avion, un Voisin dépourvu de moteur, dans un concours de modèles réduits. Il a ensuite créé une compagnie afin de se payer un moteur.
 (1909-04-05 MAvC, La Vie au Grand Air, le 4 septembre 1909, page 165)



Les vents forts n'empêchent pas Paulhan, aussi inexpérimenté qu'il soit, de voler dans son biplan canard. Les foules sont fascinées. Le 24 août, il est l'un des rares pilotes qui osent voler lorsque le président de la République française, Armand Fallières (né en 1841), visite Bétheny.
 (1909-04-06 MAvC, Collection austro-hongroise, n° de nég. E 18)



Le président Fallières, que l'on voit ici avec un chapeau melon et tenant un programme sous le bras, assiste à une brève présentation au hangar de la Société Ariel, le constructeur officiel — et tout récemment établi — des aéronefs Wright en France.

(1909-04-07 MAvC, Collection austro-hongroise, n° de nég. PF 1.2)



Naturellement, Louis Blériot connaît beaucoup de succès auprès des journalistes et des immenses foules qui assistent au meeting. Il y a inscrit deux aéronefs de type Blériot XII. Le prototype, un appareil de faible puissance, vole bien mais se montre fort lent.

(1909-04-08 MAvC, Collection austro-hongroise, n° de nég. B 1.49)



Hubert Latham (né en 1883) réussit très bien à Reims. Il se classe deuxième dans les épreuves de vitesse et de distance en circuit fermé, commanditées par la région de la Champagne et la ville de Reims. Qui plus est, il remporte la compétition d'altitude grâce à une éblouissante montée jusqu'à 155 m (510 pi).

(1909-04-09 MAvC, Collection austro-hongroise, n° de nég. A 3.20a)



Latham, qui utilise deux Antoinette à Reims, est présenté ici survolant les gradins. L'appareil à l'avant-plan est un biplan Wright, de construction française, inscrit à la compétition par la Société Ariel et piloté par un de ses employés, le très professionnel Eugène Lefebvre (né en 1878).

(1909-04-10 MAvC, Collection austro-hongroise, n° de nég. A 3.20c)



Avant de découvrir le monde de l'aviation, Lefebvre a travaillé comme ingénieur dans l'industrie de la réfrigération en Russie et en Algérie, territoire français. S'il ne gagne pas une seule épreuve, il se trouve pourtant toujours parmi les meneurs. Ses vols de démonstration audacieux coupent le souffle aux spectateurs et provoquent leurs applaudissements.

(1909-04-11 MAvC, Collection austro-hongroise, n° de nég. W 6.5a)



Préoccupé par le vent, le comte Charles de Lambert (né en 1865) n'effectue que peu de vols à Reims. Sa meilleure performance — et son record personnel — consiste en une quatrième place le 26 juillet 1909, dans la compétition de distance en circuit fermé commanditée par la région de la Champagne et la ville de Reims. (1909-04-12 MAvC, Collection austro-hongroise, n° de nég. W 6.15a)



Le biplan Wright à l'avant-plan appartient au comte de Lambert. L'autre appareil est l'un des deux qu'a inscrits Paul Tissandier (né en 1881). Ce sportif et aéronaute accompli possède la plus belle collection au monde d'objets variés et de souvenirs ayant trait aux ballons. (1909-04-13 MAvC, Collection austro-hongroise, n° de nég. W 6.15b)



Étienne Bunau-Varilla (né en 1890) pilote à Bétheny ce biplan Voisin, cadeau de fin d'études secondaires qu'il vient de recevoir de son père. Celui-ci est l'éditeur du journal parisien *Le Matin* et l'un des instigateurs du coup d'État ayant mené à la sécession du Panama, qui s'est séparé de la Colombie en novembre 1903. (1909-04-14 MAvC, Collection austro-hongroise, n° de nég. PV 4)



Plus d'une demi-douzaine de biplans canards Voisin participent aux différentes épreuves du meeting aérien. L'aéronef de droite est piloté par un riche Chilien du nom de José Luis Sanchez-Besa (né en 1879). On connaît peu de choses de ce pilote, qui s'en tire honorablement, mais sans éclat.
(1909-04-15 MAvC, Collection austro-hongroise, n° de nég. V 5.22)



Même s'il a été éclipsé par des pilotes plus hauts en couleur, Henry Farman se débrouille très bien à Reims. Il gagne la compétition de distance en circuit fermé et établit un record du monde. Il remporte également ce qu'il est convenu d'appeler le Prix des passagers, après avoir réalisé un circuit de 10 km avec deux passagers.
(1909-04-16 MAvC, La Vie au Grand Air, le 4 septembre 1909, page couverture)



Peu enclin à mettre en danger son biplan ou à en démontrer la puissance, l'ancien pilote de course de motocyclettes américain Glenn H. Curtiss (né en 1878) n'a effectué que des vols de qualification avant de remporter la coupe Gordon Bennett, le 28 août, et d'établir du même coup un record mondial de vitesse.

(1909-04-17 MAvC, Collection austro-hongroise, n° de nég. C 1.2)



Le meeting aérien de Reims connaît un énorme succès, et des foules immenses s'y pressent. Les pilotes établissent 15 records mondiaux au cours des compétitions de vitesse, de distance et d'altitude. C'est d'ailleurs cet événement qui marque le début de l'enregistrement systématique des records en aviation.

(1909-04-18 MAvC, Collection austro-hongroise, La Vie Automobile, le 4 septembre 1909, page couverture)



G.-H. Laignier, auteur du Livre d'Or de la Grande Semaine d'Aviation de la Champagne, fait partie du comité organisateur du meeting aérien de Reims. L'exemplaire que le Musée de l'aviation du Canada possède de ce livre — tiré à 60 exemplaires seulement — a été offert à Cortlandt F. Bishop (né en 1870), le président de l'Aero Club of America que l'on voit ci-dessous.

(1909-04-19 MAvC, Le Livre d'Or de la Grande Semaine d'Aviation de la Champagne, page couverture)



(1909-04-20 MAvC, Fly, avril 1909, page 5)



Les matériaux dits furtifs sont déjà connus avant 1914. En Autriche-Hongrie, en Allemagne, en France et en Russie, certains concepteurs tentent de rendre les aéronefs moins visibles en utilisant des matériaux translucides à base de celluloid. Au cours de l'exposition internationale d'aéronefs tenue à Paris à la fin de 1913, les Frères Moreau font sensation avec leur avion recouvert d'un matériau translucide, appelé « émaillite ». L'appareil est exposé sur le stand du fabricant de l'émaillite, Leduc-Heitz et C^{ie}. (1909-05-01 MAVC, Collection austro-hongroise, n° de nég. S 52b)

« Cette inoubliable manifestation industrielle » — La première exposition internationale d'aéronefs à Paris (du 25 septembre au 17 octobre 1909)

Une exposition d'avions a eu lieu au Grand Palais à Paris, du 24 au 30 décembre 1908, en marge du salon annuel de l'automobile. Elle a remporté un tel succès qu'un important groupe de représentants de l'aviation française décide en février 1909 d'utiliser le même lieu pour tenir une exposition indépendante consacrée exclusivement aux aéronefs.

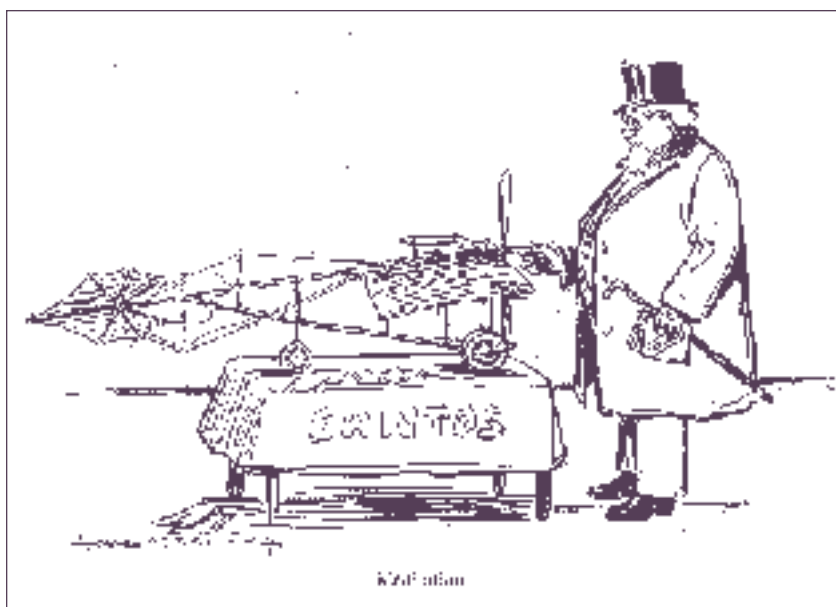
Afin de faciliter l'organisation de cette première mondiale, ces gens fondent une association formée de sociétés du domaine de l'aviation. Au poste de président de l'association et d'organisateur en chef du salon, les membres du groupe élisent un chef d'industrie, Robert Esnault-Pelterie (né en 1881), apprécié pour ses talents d'ingénieur et de pilote. Divers ministères donnent leur plein appui à ce projet.

Bien entendu, les aéronefs dominent les surfaces d'exposition, mais on y trouve aussi des moteurs, des accessoires, des présentations historiques et un grand nombre d'oiseaux empaillés. Pour mettre les visiteurs et les visiteuses à l'aise, on ne lésine pas sur les moyens. On utilise une harmonie de formes et de couleurs élégantes et paisibles pour décorer l'ensemble du Grand Palais.

L'Exposition internationale de la locomotion aérienne ouvre ses portes au public le 25 septembre 1909 et se termine trois semaines plus tard, le 17 octobre.



L'élégance et les imposantes dimensions du Grand Palais — un édifice d'acier et de verre de style Art nouveau, terminé en 1900 et situé près des Champs-Élysées en plein cœur de Paris — en font l'endroit idéal pour abriter un événement aussi prestigieux que le tout premier salon international de l'aéronautique. (1909-05-02 MAVC, Collection austro-hongroise, La Revue de l'Aviation, le 1^{er} octobre 1909, page couverture)

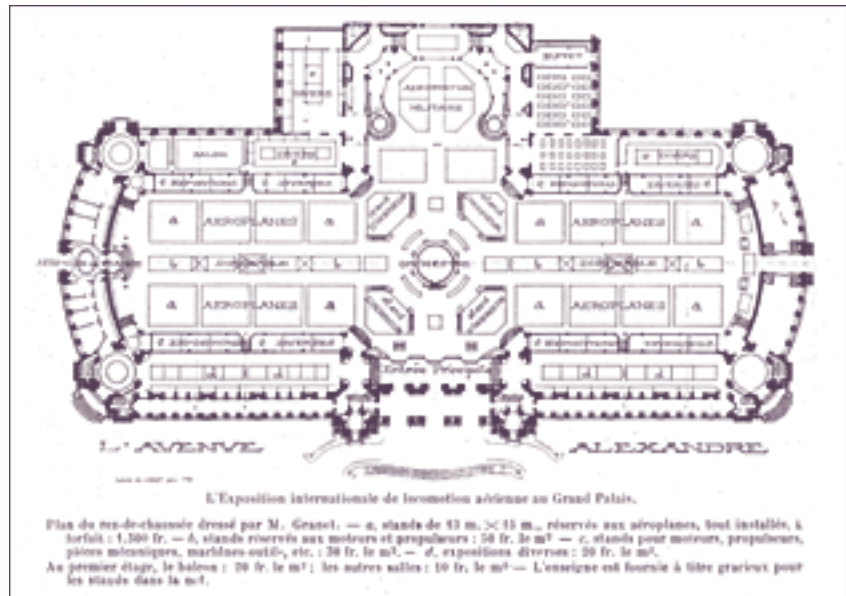


Le président de la République française, Armand Fallières (né en 1841), inaugure l'exposition le 25 septembre 1909. Entre autres, il peut voir au Grand Palais le plus petit aéronef au monde capable de voler, qui a pris pour la première fois son envol le 6 mars 1909 : le Santos-Dumont N° 20 Demoiselle. (1909-05-03 MAVC, Collection austro-hongroise, La Revue aérienne, le 10 octobre 1909, page 603)



La Demoiselle est le seul avion vraiment capable de voler conçu par Alberto Santos-Dumont (né en 1873), un Brésilien d'origine française et fils d'un magnat du café. Placé dans un coin du stand des Usines Clément-Bayard, l'appareil attire tous les regards.

(1909-05-04 MAVC, Collection austro-hongroise, n° de nég. S 71)



Le Blériot XI que Louis Blériot (né en 1872) a piloté le 25 juillet 1909 pour traverser la Manche — sans doute le plus célèbre aéronef du monde — trône fièrement au centre du Grand Palais, dans un espace initialement réservé à un orchestre. (1909-05-05 MAVC, Collection austro-hongroise, L'Aérophile, le 15 juillet 1909, page 331)



Deux biplans à l'avant-plan — un Wright de construction française et un Henry Farman, placés de chaque côté du Blériot XI — et deux monoplans à l'arrière-plan — un Antoinette à gauche et un Robert Esnault-Pelterie à droite — occupent les places d'honneur tout autour du Blériot XI. (1909-05-06 MAVC, Collection austro-hongroise, La Vie Automobile, le 9 octobre 1909, page couverture)



Robert Esnault-Pelterie pilote le prototype du REP II bis pour la première fois le 8 juin 1908. Cet aéronef est l'un des premiers à être équipés d'un amortisseur hydropneumatique qui, tout comme le moteur, a été conçu par ce pilote aux Établissements Robert Esnault-Pelterie.

(1909-05-07 MAvC, Collection austro-hongroise, n° de nég. S 15)



Jouissant déjà d'une excellente réputation auprès des pilotes qui, tout comme Blériot, ne jurent littéralement que par les hélices de cette compagnie, les Ateliers de construction Louis Chauvière exposent également un petit aéronef peu connu, construit d'après les plans de l'ingénieur espagnol A. Ponteado.

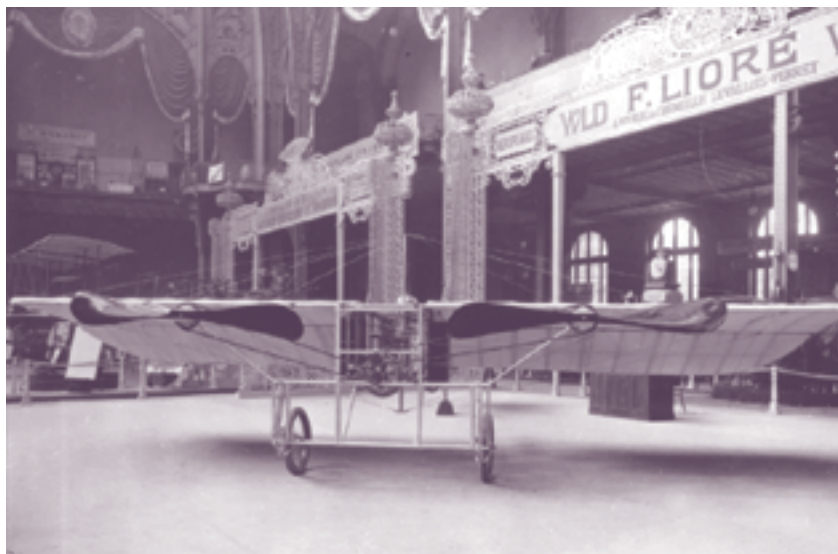
(1909-05-08 MAvC, Collection austro-hongroise, n° de nég. S 20)



Les concepteurs de l'« autoplane » Aimé-Salmson espèrent que leur aéronef à l'allure singulière pourra décoller verticalement, se déplacer comme un avion conventionnel et atterrir, également de façon verticale, sur n'importe quel terrain de petites dimensions.
(1909-05-09 MAVC, Collection austro-hongroise, n° de nég. EX 22)



Encore plus étrange, l'aéronef de Dion-Bouton est équipé de quatre hélices et de dix demi-ailes. On le voit ici avec des moteurs fabriqués par les Établissements de Dion-Bouton. Grand pionnier de l'automobile, le marquis Albert de Dion (né en 1856) a été l'un des cofondateurs de l'Aéro-Club de France en 1898.
(1909-05-10 MAVC, Collection austro-hongroise, n° de nég. S 23)



Le tout récent aéronef Lioré (WLD) — pour « Witzig-Lioré-Dutilleul » — n'a pas encore volé lorsqu'il est exposé au Grand Palais. Ses deux hélices entraînées par des chaînes et alimentées par un moteur unique le différencient des autres monoplans de l'exposition. (1909-05-11 MAvC, Collection austro-hongroise, n° de nég. S 54)



À son stand, Hanriot et Cie présente un monoplane solide et d'allure conventionnelle. Le président de la société, René Hanriot (né en 1867), est un pilote célèbre qui a participé à des courses pour le constructeur automobile français Darracq et peut-être pour Benz, un rival allemand mieux connu. (1909-05-12 MAvC, Collection austro-hongroise, n° de nég. S 59)



L'ingénieur et fabricant d'automobiles Pierre-Joseph Grégoire (né en 1876) a conçu le monoplane Grégoire-Gyp et le moteur Gyp. Le nom de « Gyp » a peut-être été en partie inspiré par le pseudonyme de la comtesse Sibylle-Gabrielle de Martel de Janville (née en 1849), une personnalité de la haute société connue comme écrivaine, antisémite et anarchiste de droite. (1909-05-13 MAvC, Collection austro-hongroise, n° de nég. S 62)



L'Espagnol Antonio Fernandez (né en 1876), aujourd'hui tombé dans l'oubli, est un des rares étrangers à exposer au Grand Palais. Son manque d'expérience technique n'a pas empêché ce tailleur pour dames de persuader les organisateurs de l'exposition que son biplan Aéral vaut la peine d'être vu. (1909-05-14 MAvC, Collection austro-hongroise, n° de nég. S 60)



On peut voir une réplique du ballon à air chaud des frères Montgolfier — dans lequel deux Français ont effectué le tout premier vol libre de l'histoire, le 21 novembre 1783, au-dessus de Paris — derrière le moteur Antoinette du monoplan Antoinette exposé près du centre du Grand Palais. (1909-05-15 MAVC, Collection austro-hongroise, n° de nég. S 5)



Lorsqu'ils retirent leurs aéronefs du Grand Palais à la fin de l'exposition de 1909, les exposants ont tout lieu d'être satisfaits. Cette manifestation a connu un énorme succès. La France a démontré au monde entier qu'elle demeure la reine de l'air.

(1909-05-16 MAVC, Collection austro-hongroise, La Vie Automobile, le 30 octobre 1909, page couverture)



(1909-06-01 MAVC,
n° de nég. 1134)

Avant de s'installer à Montréal en 1911, Gustave Pollien (né en 1890) a travaillé pour des constructeurs d'avions à Port-Aviation. Cet artisan fabrique un biplan qui effectuera de nombreux vols avant de s'écraser, en octobre 1913, au Montreal Polo Club. Au printemps 1914, Pollien construit un deuxième appareil qui s'apparente au biplan Caudron, comme celui qu'on voit ci-dessous et que pilote Étienne Poulet (né en 1890) pendant le meeting international tenu près de Vienne en juin 1914.



(1909-06-02 MAVC,
Collection austro-hongroise,
n° de nég. C 4.1)

« Un lustre digne d'une grande cité » — La Quinzaine d'aviation de Paris à Port-Aviation (du 7 au 21 octobre 1909)

Impressionnée par le nombre d'articles publiés sur le meeting aérien de Reims dans la presse aéronautique avant même le début du mois d'août, la direction de Port-Aviation décide d'organiser sa propre compétition d'envergure en octobre. Elle pense qu'il est grand temps que les Parisiens et Parisiennes puissent enfin assister à un spectacle digne de leur ville.

Port-Aviation, érigé près d'un village situé à 15 km (9 mi) au sud de Paris, est probablement le tout premier site au monde conçu spécialement pour servir d'aéroport. Plus connu sous le nom de terrain d'aviation de Juvisy, il est inauguré officiellement le 23 mai 1909. La compétition tenue ce jour-là se révèle quelque peu décevante car un seul aéronef — un biplan Voisin piloté par Léon Delagrange (né en 1873) — décolle. Il n'effectue que deux courts vols en esquivant chaque fois la foule indisciplinée.

Il en va tout autrement pour la compétition d'octobre, qui comporte douze épreuves. On déploie tant d'efforts pour améliorer le site que la compétition, qui devait se dérouler du 3 au 17 octobre, commence avec quelques jours de retard, le 7 octobre, pour se terminer le 21. Quelque 36 pilotes doivent s'y rendre.



Situé près d'une gare et d'une route principale, Port-Aviation offre de nombreux services tant aux pilotes qu'aux visiteurs et visiteuses. On y trouve des hangars, un atelier de réparation, des restaurants et des bars. À proximité, un parc permet aux joueurs de tennis et aux pêcheurs à la ligne de se détendre. (1909-06-03 MAVC, The Aero, le 21 septembre 1909, page 287)



La course la plus étrange qui a lieu à Port-Aviation, c'est le prix de lenteur, décerné à l'aviateur qui prend le plus de temps pour réaliser trois tours. Louis Paulhan (né en 1883) remporte le prix à bord de son Voisin. Il termine également deuxième à l'épreuve principale — le tour le plus rapide — commanditée par le conseil municipal de Paris. (1909-06-04 MAVC, Collection austro-hongroise, n° de nég. V 5.3)



Le président de la République française, Armand Fallières (né en 1841), se rend à Port-Aviation le 14 octobre. Le temps y est aussi mauvais que lorsqu'il a assisté au meeting de Reims en août. Une fois de plus, Paulhan est un des rares pilotes à avoir bravé les vents soufflant en rafales. Le président Fallières l'en félicite.

(1909-06-05 MAvC, Collection austro-hongroise, n° de nég. PF 1.1)



Hubert Latham (né en 1883) est tellement pris par d'autres engagements qu'il ne participe pas vraiment au meeting de Paris. Il effectue toutefois quelques envolées à la mi-octobre. On voit ici une équipe de piste qui déplace le fuselage de son Antoinette sur le terrain boueux.

(1909-06-06 MAvC, Collection austro-hongroise, n° de nég. A 3.23)



Bien organisé et fréquenté par une foule nombreuse, le meeting de Paris n'est cependant pas le théâtre de nombreux exploits. Plusieurs pilotes parfaitement inconnus prennent part à la compétition. On aperçoit à l'avant-plan le biplan Voisin inscrit par André Duval et Raoul des Vallières.

(1909-06-07 MAVC, Collection austro-hongroise, n° de nég. V 5.10)



Le modèle canard connaît un grand succès au tout début de l'aviation. Guillaume Busson (né en 1885), par exemple, pilote un biplan Witzig-Lioré-Dutilleul (WLD) durant le meeting de Port-Aviation. Cet aviateur débutant pourrait avoir endommagé son aéronef par la suite.

(1909-06-08 MAVC, Collection austro-hongroise, n° de nég. W 1.1b)



Jean Gobron (né en 1885), le fils du président de la société automobile Gobron, est l'un des pilotes qui ont le plus amélioré leurs performances au cours des mois précédant le meeting. Il se classe très bien à Port-Aviation, avec trois victoires et deux deuxièmes places.

(1909-06-09 MAvC, Collection austro-hongroise, n° de nég. V 5.11)



On voit ici le pilote Jean Gobron gagner une épreuve au cours de la première journée du meeting, le 7 octobre. Il s'agit du prix M^{me} Paul Quinton, accordé pour le temps le plus rapide réalisé sur une distance de 2 km. Cette victoire vaut à Gobron le seul record du monde établi au cours du meeting aérien de Paris.

(1909-06-10 MAvC, Collection austro-hongroise, La Vie Automobile, le 16 octobre 1909, page couverture)

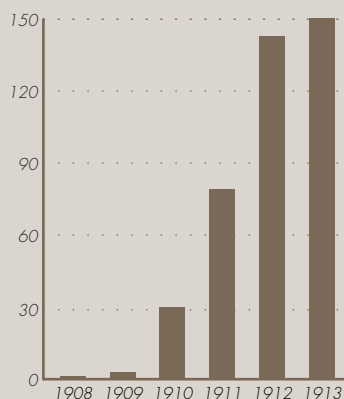


Personne ne réussit à supplanter le comte Charles de Lambert (né en 1865) qui, aux commandes de ses deux biplans Wright, remporte six des douze épreuves. Toutefois, ce qui marquera le plus les mémoires, c'est son vol — qu'il a préparé mais pas annoncé — au-dessus de Paris, le tout premier survol de cette ville par un avion. (1909-06-11 MAvC, Collection austro-hongroise, n° de nég. W 6.12a)



Le 18 octobre, un biplan Wright décolle et se dirige vers le nord. Il survole de nombreux points de repère jusqu'à la tour Eiffel autour de laquelle le pilote, le comte de Lambert, lui fait faire demi-tour. La foule se déchaîne, soulagée de le voir atterrir, tandis que Wilbur Wright (né en 1867) serre la main de son ancien élève. (1909-06-12 MAvC, Collection austro-hongroise, n° de nég. W 6.14)

Victimes des premières années
du vol motorisé



Les progrès qu'enregistre l'aéronautique se réalisent au prix d'énormes sacrifices. Les statistiques sont partielles, mais en cinq ans, de septembre 1908 à décembre 1913, plus de 400 pilotes et passagers perdent la vie dans des accidents d'aéronefs.

« Qu'allons-nous voir demain ? » — Quelques faits saillants des dernières années de la Belle Époque

À la fin de 1909, le vol motorisé a atteint un certain degré de développement. L'avion ne peut plus être considéré comme un simple jouet.

Les quatre années et demie suivantes, de janvier 1910 à juillet 1914, se révéleront encore plus cruciales. Le nombre de constructeurs d'aéronefs et de moteurs ne cesse d'augmenter. Les ingénieurs produisent les premiers avions profilés, ainsi que de nouveaux moteurs de forte puissance. En Europe et aux États-Unis, on entreprend la fabrication de nombreux modèles en série à des fins tant civiles que militaires. Les hydravions à flotteurs et à coque font également leur apparition.



L'armée française est une des armées européennes qui démontrent le plus d'intérêt pour l'aviation. Une soixantaine d'avions sont exposés près de Versailles le 9 mai 1910 lorsque le roi Alphonse XIII d'Espagne visite le terrain d'aviation. Un immense défilé aérien et, plus tard dans la journée, des vols d'acrobatie remportent un énorme succès.

(1909-07-01 MAVC, Collection austro-hongroise, n° de nég. F 2.37)

La fièvre de l'aviation se répand à travers le monde. Les pilotes rivalisent d'adresse au cours de vols records de plus en plus impressionnants. Ils volent plus vite et montent plus haut. Rallyes aériens et courses en pleine campagne poussent les aéronefs et leurs pilotes à la limite de leurs forces. On déplore de nombreux morts — mais le pire reste à venir.

L'assassinat de l'héritier du trône de l'Empire austro-hongrois à Sarajevo (Bosnie-Herzégovine), le 28 juin 1914, entraîne des crises diplomatiques en chaîne. Les alliances politiques se cristallisent et la guerre qui en résulte, et qui durera quatre ans, changera à jamais le monde.



En septembre 1910, lorsque la France exécute ses manœuvres militaires annuelles en Picardie, au nord de Paris, des avions y participent pour la première fois. Hubert Latham (né en 1883) effectue quelques vols d'observation à bord de son monoplan Antoinette. Il amène également sa Grégoire Coccinelle. (1909-07-02 MAVC, Collection austro-hongroise, n° de nég. A 3.16)



Le Fabre, un monoplan d'allure bizarre, est le premier véritable hydravion au monde. Le 12 avril 1911, son pilote, Jean Bécue, se déplace à vive allure dans le port de Monaco lorsque le vent le pousse contre les rochers de Monte-Carlo. Si Bécue regagne facilement la côte à la nage, l'aéronef, lui, est perdu. (1909-07-03 MAVC, Collection austro-hongroise, n° de nég. F 1.3a)



La course Paris-Madrid — considérée comme la première compétition aéronautique de longue distance — est commanditée par le journal le plus vendu en France, Le Petit Parisien. Jules Védrines (né en 1881) est le seul à terminer la course. On le voit ici, le 26 mai 1911, au-dessus d'une gare de Madrid. (1909-07-04 MAVC, Collection austro-hongroise, n° de nég. B 1.31)



En septembre 1911, Le Petit Journal commande le premier voyage aérien dans l'Empire français. À bord d'un biplan Breguet prêté par le constructeur, Henri Brégi (né en 1888) et un journaliste parcourent le Maroc pendant un mois. On voit ici l'avion survolant Fez. (1909-07-05 MAVC, Collection austro-hongroise, n° de nég. B 5.24)



Même si elles sont rares, les aviatrices connaissent aussi la gloire. La Belge Hélène Dutrieu (née en 1877?), par exemple, gagne la compétition annuelle de distance en circuit fermé que commandite le magazine Fémina. En décembre 1911, elle établit des records mondiaux de distance et de durée chez les femmes.

(1909-07-06 MAVC, Collection austro-hongroise, n° de nég. PD 7)



C'est au cours de la guerre des Balkans, en 1912-1913, que des belligérants des deux camps utilisent des avions pour la première fois. Deux officiers bulgares regardent un de leurs Farman survoler Andrinople, ville défendue par les troupes ottomanes. Il se pourrait que le pilote de l'aéronef soit un mercenaire étranger.

(1909-07-07 MAVC, Collection austro-hongroise, n° de nég. F 2.33)



Maurice Prévost (né en 1887) est aux commandes d'un Deperdussin (à droite) lorsqu'il remporte, le 16 avril, la Coupe internationale d'aviation maritime Jacques Schneider de 1913 à Monaco. Le Morane-Saulnier piloté par Roland Garros (né en 1888) est le seul autre aéronef à terminer la course.

(1909-07-08 MAVC, Collection austro-hongroise, n° de nég. D 1.1)



La puissance et le superbe profil du monoplan Deperdussin permettent aussi à Prévost de remporter la Coupe internationale Gordon Bennett de 1913 à Reims, le 29 septembre. Pour la première fois de l'histoire, un avion dépasse le cap des 200 km/h (125mi/h).
(1909-07-09 MAVC, Collection austro-hongroise, n° de nég. D 1.19)



Garros réalise un exploit encore plus spectaculaire le 23 septembre 1913 en traversant la Méditerranée : une odyssee sans escale de 730 km (455 mi) qui le mène jusqu'au protectorat français de Tunisie, en Afrique du Nord. Lorsque son Morane-Saulnier atterrit, il ne lui reste plus que quelques gouttes de carburant.

(1909-07-10 MAvC, Collection austro-hongroise, n° de nég. M 8.10)



(1909-07-11 MAvC, Collection austro-hongroise, La Revue aérienne, le 10 octobre 1913, page 548)



Marcel Georges Brindejone des Moulinais (né en 1893) remporte la Coupe Pommery de 1913, un prix accordé pour le plus long vol en ligne droite. Après avoir relié Paris à Varsovie le 10 juin, il décide de rentrer chez lui en effectuant une tournée d'une longueur de 5 000 km (3 100 mi) qui l'amène dans de nombreuses villes européennes. (1909-07-12 MAVC, Collection austro-hongroise, n° de nég. M 8.11)



Le 19 août 1913, Adolphe Pégoud (né en 1889) stupéfie un groupe de spectateurs rassemblés sur un terrain d'aviation près de Paris en sautant d'un aéronef avec un parachute conçu par un certain M. Bonnet. Ils applaudissent à tout rompre cette première mondiale, tandis que Pégoud effectue sa descente et atterrit... dans un arbre. (1909-07-13 MAVC, Collection austro-hongroise, n° de nég. B 1.26)



*Dans les premiers temps de l'aviation, quelques pays mettent sur pied des services expérimentaux de poste aérienne. Le 15 octobre 1913, le lieutenant André Ronin transporte dans son aéronef un sac postal jusqu'à Bordeaux (France) pour qu'il soit livré à un navire en partance vers l'Amérique du Sud. Le ministre responsable écoute ses explications.
(1909-07-14 MAVC, Collection austro-hongroise, n° de nég. G 9b)*



*Au fil des ans, des expositions aéronautiques se tiennent dans plusieurs villes européennes et nord-américaines. À Paris, l'Exposition internationale de la locomotion aérienne demeure parmi les plus spectaculaires. Sur cette photographie de l'Exposition de 1913, on retrouve quelques noms célèbres.
(1909-07-15 MAVC, Collection austro-hongroise, n° de nég. S 22)*



Décembre 1913 voit la fin d'une des grandes compétitions de l'époque. Emmanuel Hélen (né en 1883), avec son Nieuport, remporte la Coupe Michelin — une compétition de distance en circuit fermé — en effectuant un étonnant parcours de 16 097 km (10 003 mi) sur une période de 30 jours.

(1909-07-16 MAvC, Collection austro-hongroise, n° de nég. N 2.10)



La France croit qu'il lui sera relativement facile de gagner la Coupe Schneider de 1914 ; toutefois, le 20 avril, le pilote britannique C. Howard Pixton confond les experts. Son Sopwith Tabloid remporte la course et établit un nouveau record mondial de vitesse sur une distance de 300 km.

(1909-07-17 MAvC, Collection austro-hongroise, n° de nég. S 7.1b)



Le concepteur américain Lawrence Sperry (né en 1892) gagne une compétition internationale de sécurité, le 18 juin 1914, grâce au premier système efficace de pilotage automatique. Les Parisiens et Parisiennes qui en sont témoins ont le souffle coupé lorsque l'hydravion à coque Curtiss les survole et qu'ils voient Sperry garder les mains en l'air, loin des commandes. Son mécanicien se tient debout sur une aile.
 (1909-07-18 MAvC, Collection austro-hongroise, n° de nég. C 1.3)



Les 28 et 29 juin 1914, Werner Landmann (né en 1892) établit un nouveau record mondial d'endurance. Seul dans un biplan Albatros, il tourne autour du terrain d'aviation de Johannisthal, près de Berlin, pendant 21 heures et 50 minutes. À peine quelques jours plus tard, ce record est pulvérisé par un autre pilote allemand qui, à l'aide du même appareil, reste en vol pendant 24 heures et 12 minutes.
 (1909-07-19 MAvC, Collection austro-hongroise, n° de nég. PL 5.3)



Otto Linnekogel (né en 1891) vit une déception du même genre. Le 9 juillet 1914, il décolle de Johannisthal et monte jusqu'à 6 600 m (21 650 pi). Quelques jours plus tard, un compatriote allemand bat ce record du monde en atteignant l'altitude de 7 860 m (25 790 pi). Aucun des deux records ne sera homologué.

(1909-07-20 MAVC, Collection austro-hongroise, n° de nég. PL 8)