

La presse a-t-elle stimulé les débuts de l'aviation ?

L'idée de voler par des moyens artificiels est évidemment aussi ancienne que l'humanité. Les nouvelles de l'époque n'étaient connues que par le « bouche à oreille ». Les siècles passent, naît l'information écrite. Petit à

petit les journaux font leur apparition.

Les premiers articles aéronautiques remontent à 1843. Alors que l'homme n'a pas encore découvert comment voler, la revue *Illustration française* (1843-1944) décrit et croque *l'Aerial Steam Carriage* (Transport aérien à vapeur) de l'anglais William Samuel Henson, pionnier britannique de l'aviation (1812-1888).



A la fin du 19^e siècle, un Procès Verbal français confirme: l'« Avion n°1 » portant le nom d'Eole, monté par Monsieur Clément Ader(1841-1925), a « perdu terre » et s'est maintenu dans l'air sur ses ailes, en rasant le sol sur une distance de 50 mètres avec la seule ressource de sa force motrice.

En décembre 1903, les premiers vols des frères Wright ont lieu aux USA. En janvier 1904, ils adressent une déclaration à l'Associated Press, mais la grande majorité des journaux restait sceptique et surtout indifférent. Dès le printemps, ils invitent la presse à assister à la démonstration d'une version améliorée de leur appareil.

Cependant, en Europe, en octobre 1906, Alberto Santos-Dumont (1873-1932) décolle avec un petit biplan démuni d'empennage et se croit le pre-

mier à accomplir un vol propulsé.

Avec les essais de vol qui se font de plus en plus fréquents, les organes de presse du monde entier suivent avec attention cette naissance de l'aviation et les pionniers de l'aéronautique occupent la une des quotidiens. Santos-Dumont est l'exemple même du précurseur qui a su se servir de cette couverture médiatique pour accroître sa popularité. Bien sûr, il n'est pas le seul. D'autres inventeurs et pionniers ont trouvé dans les périodiques l'étal idéal pour exposer leurs vues novatrices. Le succès des différents articles de presse donne naissance déjà en 1893, à la revue 'L'Aérophile' qui deviendra en 1898 la revue officielle de l'Aéro-Club de France.

Compte tenu de la popularité de l'aviation naissante, à la recherche de scoops, de plus en plus de journalistes se tournent vers l'aéronautique en suivant les aviateurs. Le français Jacques Mortane construit sa popularité en devenant le plus grand éditorialiste aéronautique. Les exploits aéronautiques sont repris dans 'Je sais tout' et 'La vie au grand air', ce qui dopent

la vente de ces périodiques.



En juillet 1909. l'exploit de Louis Blériot, de la première liaiaérienne son France-

Angleterre. qui lui apporte une remise de prix de 1.000 livres sterling offert par le Mail. Daily la que prouve peut presse rendre possible une performance mondiale.

Ce journal s'était rendu compte très tôt des immenses possibilités publici-

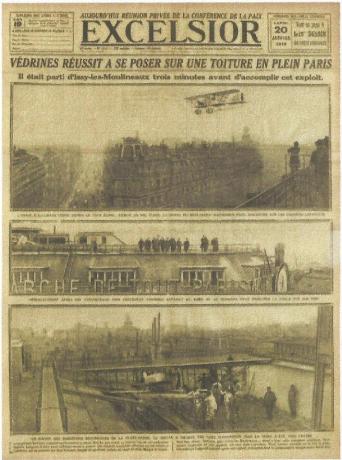
taires de ce « sport » spectaculaire.

Août 1909, James Gordon Bennett, patron du 'New-York Herald et du Paris Herald' crée la coupe de vitesse interclubs. Les journaux se chargent de publier la nouvelle et contribuent ainsi à faire la publicité nécessaire à ce challenge international.

Vu le succès de l'évènement, cette même presse crée ses propres compétitions en attribuant d'importantes récompenses.

Durant la semaine d'aviation à travers la France, qui eut lieu du 07 au 17 août 1910, un certain Alfred Leblanc remporte, sur Blériot XI, le Circuit de l'Est organisé par le Matin.

1911 s'annonce comme étant riche en évènements de tout genre (Grandes courses, circuits...) organisés par divers journaux. Il y a eu d'abord le Paris-Madrid organisé par le Petit Parisien du 21 au 26 mai.



C'est Jules Védrines, sur Borel-Morane qui remporta l'épreuve. Viendront ensuite, du 28 au 31 mai, le Paris-Rome (1.465 km) organisé par le Petit Journal, le Circuit Européen du 18 juin au 07 juillet, sponsorisé par le Journal, et le tour d'Angleterre et d'Ecosse du 22 au 26 juillet, organisé par le Daily Mail. Ces trois dernières épreuves furent gagnées par le pilote français André Beaumont (1880-1937). En ce qui concerne le tour d'Angleterre et d'Ecosse (1.600 km), Beaumont, le plus rapide des concurrents, arrivera premier devant Jules Védrines aux commandes de son Blériot, rempor-

tant ainsi la somme de 250.000

francs offert par le *Daily Mail*. Inutile de dire qu'avec toutes ces compétitions les journaux ont fortement augmenté leurs tirages et incité les aviateurs à aller plus loin dans leurs performances.

En août 1913, le *Journal*, fera de *Védrines* le premier pilote postal rémunéré en livrant des exemplaires de son quotidien parisien et divers courriers entre Issy-les-Moulineaux et Deauville.

La Belgique aussi a édité des revues spécialisées comme *l'Aéronef*, *l'Aviation Illustrée* et surtout, la plus connue, *la Conquête de l'Air* créée en 1904 par l'Aéro-Club de Belgique, à l'initiative du *Comte Adhémar de la Hault* devenu alors directeur fondateur.

En 10 ans environ, on est passé du premier vol propulsé à la tentation de traverser l'Atlantique sans escale (prix proposé en 1914), mais la première guerre mondiale allait changer les données...

'MERCI' à tous ces éditeurs de journaux et de revues spécialisées qui, grâce à leurs articles, ont contribué à l'essor de l'aviation en mettant à l'honneur les pilotes, leurs exploits et leurs machines volantes.

Alain Delannai



1092. - BRUXELLES. - L'Orthoptère Adhémar de la Hauit qui a fait le 14 Novembre 1908, dans les Ateliers Miesse, un 1^{se} essai d'observation du moteur et du lemniscate. Ces essais ont démontré la possibilité d'obtenir les meilleurs résultats au moyen de l'aile battante.

J. H.

Petit rappel:

Le temps passe si vite que l'on en arrive à oublier certaines choses. C'est pour cette raison que je me permets de rappeler aux membres qui auraient oublié de verser leur cotisation annuelle de 20€, qu'il est encore temps de le faire. Merci pour votre compréhension!