

## L'hydravion dans les revues sportives françaises, (1906-1914)

Marion WECKERLE

153

L'hydravion est un avion capable de décoller depuis une surface d'eau ou d'y amerrir, au moyen de flotteurs ou d'une coque adaptée. Le premier décollage autonome d'un hydravion ayant été réalisé par Henri Fabre en France en mars 1910<sup>1</sup>, avec un appareil de sa conception, la paternité de l'invention lui fut attribuée. Celle-ci se situait dans un contexte marqué par un enthousiasme particulièrement fort en France pour le développement de la locomotion aérienne. Cet intérêt se traduit dans la presse sportive de l'époque par la parution régulière d'articles consacrés à l'aviation, dont l'hydravion, parallèlement à l'automobilisme et au cyclisme. On peut noter un intérêt grandissant pour l'étude de ce type de sources puisque s'est tenue en janvier 2017 la journée « La presse et la conquête de l'air », organisée par le Centre d'Histoire du XIX<sup>e</sup> siècle à Paris. La presse est également abondamment utilisée en histoire du sport<sup>2</sup>.

Dans l'historiographie de l'aéronautique, la presse est largement exploitée en tant que source, ce qui peut s'expliquer par plusieurs facteurs. D'une part, elle est abondante ; parmi les revues conservées à la Bibliothèque Nationale de France est disponible en ligne sur la plate-forme Gallica, la recherche par mots-clés aboutit sur pas moins de 820 résultats consacrés aux hydravions entre 1900 et 1939. Ceux-ci concernent des lignes éditoriales diversifiées : nouvelles quotidiennes, revues consacrées aux sciences et techniques, au droit, au sport, qui délivrent des informations sélectionnées aux lectorats visés. Elle permet donc d'accéder à des informations de différentes natures. D'autre part, ces revues sont un support de diffusion de photographies d'autant plus

1. FABRE Henri, *J'ai vu naître l'aviation*, Marseille, Henri Fabre, 1980, 267 p.

2. COMBEAU-MARI Évelyne, *Sport et presse en France : XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Paris, Le Publieur, 2007, 431 p., Musée Océanographique de Monaco, *Yachting et progrès technologiques à Monaco, 1904-1914*, cat.expo, Monaco, Musée Océanographique de Monaco, [9-15 septembre 1994], 95 p., ROBÈNE Luc, « L'aviation c'est du sport ! Images et représentations de l'aéronautique dans la presse sportive de la Belle Époque. L'exemple de *La Vie au Grand Air* (1900-1914) », *Nacelles*, 1, Pour une histoire sociale et culturelle de l'aéronautique au XX<sup>e</sup> siècle, [en ligne], <http://revues.univ-tlse2.fr/pum/nacelles/index.php?id=145>, dernière consultation le 10 mai 2017., TERRET Thierry, FROISSART Tony, *Le sport, l'historien et l'histoire*, Reims, Épure, 2013, 309 p., TÉTART Philippe (dir.), *La presse régionale et le sport*, Rennes, PUR, 2015, 416 p., THÉBAUT-SORGER Marie, *L'aérostation au temps des Lumières*, Rennes, PUR, 2009, 350 p.

intéressantes pour étudier les premières années d'existence des hydravions qu'il ne subsiste ni machines ni films d'hydravions de cette période, à de rares exceptions près<sup>3</sup>. En outre, les fonds d'archives d'acteurs de l'aéronautique sont rares, les archives de ces entreprises (disparues pour la plupart) n'ayant le plus souvent pas été conservées<sup>4</sup>. Ainsi, les journaux les plus exploités dans la bibliographie sont ceux spécialisés dans l'aéronautique ou lui accordant une part conséquente comme l'*Aérophile* ou *La Vie au grand air*. On peut d'ailleurs remarquer qu'utiliser la presse comme support de diffusion d'informations sur l'aviation, en particulier des recherches personnelles menées bénévolement par des passionnés d'histoire de l'aéronautique ou des témoignages écrits de professionnels de l'aviation, avec des périodiques comme *Icare*<sup>5</sup>, *Pégase* ou *les Vieilles Tiges*, est une pratique encore bien vivante.

Avant la Première Guerre mondiale, de manière encore plus poussée que l'aviation terrestre, l'hydravation connut un usage exclusivement sportif, et c'est autour de ces compétitions, bancs d'essai pour les professionnels, spectacles pour le public, que tourne cette industrie. La presse sportive apparaît donc comme une source particulièrement indiquée pour étudier ce contexte encore mal connu. En effet, si des publications détaillées existent sur les concours jugés marquants, en particulier les différentes éditions des concours de Monaco et de la Coupe Schneider<sup>6</sup>, il s'agit d'approches exclusivement narratives, cherchant à donner un récit le plus détaillé possible mais sans proposer d'analyse ni de contextualisation plus large. On a ainsi donc une bonne connaissance du déroulé des événements, mais peu sur le contexte entourant les objets techniques alors que leur rôle est central, ou leur perception par le public et les lecteurs de l'époque. Nous nous proposons donc, dans cet article, d'effectuer une étude de cas concentrée sur la presse sportive portant sur l'hydravion, afin de mieux comprendre l'hydravion en tant que fait sportif : ses pratiques historiques, leur contexte, et les implications idéologiques qui peuvent transparaître.

## L'apparition de l'hydravion dans la presse sportive

La recherche par mots-clés sur Gallica nous a permis de sélectionner 220 occurrences des hydravions dans la presse sportive, depuis la première mention en 1906<sup>7</sup>, jusqu'en

3. Gaumont, *Newsreel item on seaplane races at Saint Malo, France, August 1912*. Imperial War Museum 1061-03d ; Anonyme, *Gran Premio dei Laghi - Concorso internazionale di idrovolanti a Como - 1913*, en ligne, URL : [https://www.youtube.com/watch?v=xqFsU-JER\\_A](https://www.youtube.com/watch?v=xqFsU-JER_A), dernière consultation le 29 janvier 2018.

4. Une exception notable est le fonds d'Henri Fabre, riche d'une centaine de cartons, confié par sa famille au Musée de l'Hydravation (Biscarrosse), qui n'est consultable que sur place et n'a à ce jour pas été exploité ; WECKERLE Marion, « Innovation, veille technologique et brevets dans l'aéronautique des années 1910 : Henri Fabre et l'hydravion », à paraître.

5. RUDE François, « La Coupe Schneider, 1913-1931 », *Icare*, n°189, 2004, p. 16-129.

6. BÉDÉI Francis, MOLVEAU Jean, *La belle époque des pionniers de Port-Aviation*, Dammarie-les-Lys, Lys éditions Amatteis, 2009, 296 p ; CALVERT Denis, « 100 ans après...la coupe Schneider », *Le Fana de l'aviation*, n° 146, janvier 1982, p.41-47 ; EVES Edward, *The Schneider Trophy Story*, Minneapolis, Motorbooks International, 2001, 253 p ; HARTMANN Gérard, Monaco 1913, 1<sup>ère</sup> coupe internationale Jacques Schneider, 20 juillet 2008, en ligne, URL : <http://www.hydroretro.net/>, dernière consultation le 18 juillet 2017 ; HAWKS Ellison, *British Seaplanes Triumph in the International Schneider Trophy Contests*, Southport, Real Photographs, 1945, 80 p. ; JAMES Derek N., *Schneider Trophy Aircraft, 1913-1931*, Londres, Putnam, 1981, 320 p.

7. Musée Océanographique de Monaco, *Yachting et progrès technologiques à Monaco, 1904-1914*, cat.expo, Monaco, Musée Océanographique de Monaco, [9-15 septembre 1994], 95 p. ; NICOLAOU Stéphane (dir.), *Deauville 1913, capitale de l'hydravation*, Thonon-les-Bains, Albaron, Le Bourget, Musée de l'Air et de l'Espace, 1993, 107 p. ; NEGRONI Laurent, *Speedbirds. Les hydravions de course de la coupe Schneider*, Genève, Paquet, 2012, 79 p. ; SHELTON John, *Schneider Trophy to Spitfire*, Yeovil, J. H. Haynes & Co, 2008, 256 p. ; TOLEDO Julio, RELLO Salvador, *El Trofeo Schneider*, Madrid, Flaps, 1993, 175 p.

juin 1914, répartis dans 4 périodiques. Le vocabulaire n'étant alors pas fixé, nous avons recensé les résultats donnés par les mots-clés « hydro-aéroplane », « hydroaéroplane » - les deux variantes orthographiques du nom d'origine - et « hydravion », lequel apparut dans la presse sportive en 1912 et cohabita avec les deux premiers.

Nous examinerons donc en premier lieu les différentes manifestations sportives de cette période auxquelles participèrent des hydravions ou réservées à cette machine. En second lieu, nous verrons comment les Salons de la Locomotion Aérienne en constituèrent un prolongement tout en contribuant à insérer l'hydravion dans le tissu social et économique du début du XX<sup>e</sup> siècle. Enfin, nous examinerons l'apport de ces sources en informations sur la pratique de l'hydraviation de loisir, rarement traitée dans l'historiographie de l'aéronautique.

Le corpus est ainsi constitué de 220 sources : 183 occurrences dans le journal *La Vie au grand air : revue illustrée de tous les sports*, 33 dans *Le Sport universel illustré*, 2 dans la *Revue mensuelle du Touring-Club de France* et 2 dans *Dunkerque-Sports*. Le premier journal, parution hebdomadaire comportant parfois plusieurs articles consacrés au sujet dans un même numéro, regroupe à lui seul 83 % des données et la quasi-totalité des articles publiés avant 1912. *Le Sport universel*, hebdomadaire également, se consacrait principalement aux sports mécaniques et d'extérieur : automobilisme, cyclisme, hippisme et chasse sont ses thèmes privilégiés. Les rubriques hebdomadaires « La semaine sportive » et « Chronique sportive », rapportant des informations sur différentes activités, lui permirent de proposer occasionnellement à ses lecteurs des informations sur les hydravions. *La Revue mensuelle du Touring-Club et de Dunkerque-Sports*, sont anecdotiques pour notre étude car la première publiait principalement sur le sujet du cyclotourisme, et l'hebdomadaire *Dunkerque-Sports* paru de 1909 à 1913 s'intéressait aux sports locaux, par exemple le football. La rareté des publications nous indique donc la rareté de la pratique de l'hydraviation dans ce secteur, où n'étaient pas organisés ce type d'événements sportifs.

Tableau 1 : Répartition chronologique des sources par mot-clé

Mot-clé	Nombre d'occurrences dans <i>La Vie au grand air</i> (413 numéros)			Nombre d'occurrences dans <i>Le Sport universel illustré</i> (442 numéros)		
	hydro-aéroplane	hydro aéroplane	hydravion	hydro-aéroplane	hydro aéroplane	hydravion
1906	1	0	0	0	0	0
1911	2	0	0	1	0	0
1912	61	27	4	6	3	0
1913	19	20	38	5	10	6
01/1914-06/1914	0	4	6	2	0	3

L'hydravion commença à être traité comme un sujet à part entière dans la presse sportive en 1911, c'est-à-dire un an après les expériences liminaires d'Henri Fabre et de Glenn Curtiss. Cependant, ils ne furent dans l'absolu pas les premiers à s'intéresser

à l'éventualité d'un avion capable d'évoluer sur l'eau. L'article de 1906, rédigé par Ernest Archdeacon, est consacré aux motocyclettes à hélice. L'auteur y signala simplement son intention de mener des travaux en vue de réaliser un hydro-aéroplane<sup>8</sup>, à l'instar des essais faits par le constructeur d'aéroplanes Charles Voisin avec son « Canard Voisin »<sup>9</sup> en 1905, un appareil pouvant planer sur l'eau<sup>10</sup>. Le hiatus est rompu en août 1911 par deux articles, sous forme d'iconographie légendée, rapportant la tenue de démonstrations. La première est celle du « Canard »<sup>11</sup>, et la deuxième celle d'un Curtiss, appareil américain, lors d'une revue navale<sup>12</sup>. Ainsi, ce furent des démonstrations liées au réseau militaire qui firent réapparaître l'engin dans *La Vie au grand air*, alors que l'on lit régulièrement dans la bibliographie existante que les applications militaires n'étaient pas réellement envisagées avant la Première Guerre mondiale. Par ailleurs, l'utilisation importante de la photographie dans la ligne éditoriale de ce journal augmente la mise en valeur des aviateurs et de leurs machines : des portraits d'aviateurs obtenant de bons scores en compétition en forme de médailles accompagnés de clichés les montrant en action dans leur hydravion<sup>13</sup>, des doubles pages constituées de photographies occupant tout l'espace de lecture et expliquées par des légendes détaillées<sup>14</sup>. Il s'agit de choix graphiques appliqués dans toute la revue<sup>15</sup>, et ces supports visuels, bien que l'identité des photographes n'est pas connue, étaient indispensables à construire l'imaginaire d'un lectorat n'ayant pas nécessairement assisté en personne aux compétitions.

En revanche, dans *Le Sport universel illustré*, l'article de 1911 rapporte ce qui fut probablement la première apparition d'un hydro-aéroplane en meeting sportif<sup>16</sup> : Henri Fabre inscrivit son hydroaéroplane, nommé Goéland, parmi les canots automobiles, au 8<sup>e</sup> meeting annuel de canots automobiles de Monaco. En 1912, le journal ne traita que des meetings ainsi que de la quatrième Exposition Internationale de la Locomotion Aérienne.

Le terme « hydravion » apparut dans *La Vie au grand air* en novembre 1912<sup>17</sup> dans un article traitant avec humour du lexique de l'hydraviation et nous indiquant l'existence alors de noms déjà désuets pour désigner cette machine, deux ans après son invention (par exemple « avionneau ») et les activités spécifiques de « l'hydraviateur » comme « amarir » ou « mouettir » au lieu d'amerrir. Le vocable « hydro-aéroplane » se simplifia rapidement pour devenir « hydroaéroplane » et cohabiter avec « hydravion » que l'on rencontra à partir de 1912 dans le corpus. Il n'est par ailleurs pas rare de rencontrer le

8. ARCHDEACON Ernest, « La motocyclette à hélice », *La Vie au grand air : revue illustrée de tous les sports*, 418, 22 septembre 1906, p. 694

9. Anonyme, « La mort de Charles Voisin », *La Vie au grand air : revue illustrée de tous les sports*, 733, 5 octobre 1912, p. 777.

10. Ce que corrobore Henri Fabre dans son autobiographie ; FABRE Henri, *J'ai vu naître l'aviation*, Marseille, Henri Fabre, 1980, 267 p.

11. Anonyme, « Un appareil amphibie », *La Vie au grand air : revue illustrée de tous les sports*, 673, 12 août 1911, p. 539.

12. Anonyme, « Les expériences de l'hydro-aéroplane Curtiss », *La Vie au grand air : revue illustrée de tous les sports*, 688, 25 novembre 1911, p. 777.

13. Anonyme, « Prevost, vainqueur de la coupe Schneider », *La Vie au grand air : revue illustrée de tous les sports*, 762, 26 avril 1913, n.p. [couverture].

14. Anonyme, « Le meeting d'hydro-aéroplanes de Saint-Malo », *La Vie au grand air : revue illustrée de tous les sports*, 728, 31 août 1912, p. 674-675.

15. GERVAIS Thierry, « L'invention du magazine », *Études photographiques*, 20, juin 2007, [en ligne], URL : <http://journals.openedition.org/etudesphotographiques/997>, dernière consultation le 26 janvier 2018.

16. Anonyme, « Le VIII<sup>e</sup> meeting de Monaco », *Le Sport universel illustré*, 767, 23 avril 1911, p. 271.

17. Anonyme, « Le mot et la chose », *La Vie au grand air : revue illustrée de tous les sports*, 741, 30 novembre 1912, p. 913.



diminutif « hydro » dans les sources. C'est aussi à partir de 1912 que la presse sportive montra un intérêt véritable pour l'hydravion, et pour cause : une large partie de ces références est consacrée aux meetings de canots automobiles de Monaco. Le concours de mars 1912, intégrant des épreuves pour hydro-aéroplanes, fut étonnamment peu traité en regard des événements de Saint-Malo en août et de Monaco à nouveau en 1913. Différentes étapes des manifestations étant couvertes, c'est dans les dernières semaines d'août 1912, période pendant laquelle se déroula le meeting de Saint-Malo, que l'on trouve jusqu'à dix articles consacrés au sujet dans un même numéro de *La Vie au grand air*. L'événement fit également l'objet de trois couvertures de *La Vie au grand air et du Sport universel illustré*. Par ailleurs, toutes les compétitions ne sont pas couvertes dans le corpus. En effet, la démarche est résolument centrée sur la France et les meetings étrangers, comme celui de Genève en 1912, ne font peu ou pas l'objet d'articles. De plus, lorsqu'ils sont mentionnés, le discours tenu et les informations choisies montrent une volonté de mettre en exergue une supériorité française, comme dans le cas du concours belge à Tamise<sup>18</sup>. Or, étant donné les enjeux nationalistes liés à la performance aéronautique, ces choix n'étaient donc absolument pas innocents et tout à fait propre à orienter l'opinion des lecteurs pour les convaincre d'une suprématie française indiscutée. Un autre exemple de ce positionnement est le témoignage publié par Louis Gaubert en juin 1914, dans lequel il explicite ses critiques à l'égard de l'état de l'aéronautique militaire française encore embryonnaire et son choix d'acheter un Aviatik, c'est-à-dire un hydravion de fabrication allemande. Les photographies illustrant l'article de ses vols avec passagers et en compétition contribuent à mettre en valeur son opinion en rappelant visuellement ses succès et son expérience de pilote<sup>19</sup>.

### Les meetings et courses d'hydravions

Les meetings représentent 43 % des sujets des sources et sont largement documentés par l'iconographie qu'elles contiennent. Les couvertures des meetings de Saint-Malo, Monaco et Deauville en particulier furent assez complètes et allèrent de l'annonce des règlements prévus ou de tests de machines quatre à six mois avant un concours<sup>20</sup>, aux classements finalisés des concurrents. Les marques des constructeurs et quelques caractéristiques aidant à l'identification des machines (nombre de plans, présence de flotteurs ou d'une coque) ayant obtenu un bon classement étaient généralement précisées. Les informations étaient en conséquence variées d'un article à l'autre au sein d'une même revue : simples calendriers prévisionnels, listes de pilotes inscrits, récits de déroulement des épreuves, cartes des parcours et pages de photographies – en particulier la rubrique « Le bloc-notes de la semaine » dans *La Vie au grand air* concernant ce dernier support – documentèrent le déroulement des événements journée

18. Anonyme, « La semaine sportive, Aviation », *Le Sport universel illustré*, 896, 1913, p. 660.

19. GAUBERT Louis, « Je monte un avion allemand », dans *La Vie au grand air: revue illustrée de tous les sports*, 820, 1914, p. 500-502.

20. ROUSSEAU Paul, « Chronique sportive, Les hydro-aéroplanes », *Le Sport universel illustré*, 869, 6 avril 1913, p. 222-223 ; Anonyme, « La semaine sportive, Aviation », *Le Sport universel illustré*, 898, 26 octobre 1913, p. 716.

*Tableau 2 : Courses et meetings voyant concourir des hydro-aéroplanes, 1911-1914*

Nom	Dates	Nombre d'hydro-aéroplanes inscrits	Organisateurs	Nombre d'articles de presse consacrés
8 <sup>e</sup> Meeting de canots automobiles de Monaco	Avril 1911	1 : le « Goéland » d'Henni Fabre inscrit parmi les canots	<i>International Sporting Club</i> de Monaco	1
Meeting de yachting automobile « Les couleurs de Paris »	14 juillet 1912	2 : Frank Barra et Louis Paulhan, pour des vols de démonstration	Non renseigné	1
Meeting de Monaco	Mars 1912	Plus de 7	<i>International Sporting Club</i> de Monaco	7
Meeting d'hydro-aéroplanes de Saint-Malo	24-26 août 1912	12	Automobile Club de France	18
Tamise-sur-Escaut, Belgique	16 Septembre 1912	Plus de 5	Aéro-Club de Belgique	3
Prix du <i>Daily Mail</i> : tour de Grande-Bretagne en 72h, traversée de l'Atlantique	A partir de 1913	Non renseigné	<i>Daily Mail</i>	3
Meeting de Monaco	3-14 avril 1913	26	<i>International Sporting Club</i> de Monaco	22
1 <sup>re</sup> Coupe Internationale Jacques Schneider	15 et 16 avril 1913	27	Jacques Schneider (mécénat), Aéro-Club de France	6
Course Paris-Deauville	1913	10	Aéro-Club de France, Ministère de la Marine	9
Meeting de Deauville	24-31 août 1913	15	Aéro-Club de France, Ministère de la Marine	12
Circuit des Lacs Italiens	5-9 octobre 1913	12	Société Italienne d'Aviation	4
Rallye aérien de Monaco	1 <sup>er</sup> - 15 avril 1914	27	<i>International Sporting Club</i> de Monaco	4
2 <sup>e</sup> Coupe Internationale Jacques Schneider	18-20 avril 1914	Non renseigné	Jacques Schneider	6

par journée et épreuve par épreuve. Il s'agit d'une logique de narration factuelle, par laquelle les auteurs des articles rapportèrent avec précision ce qu'il s'est passé aux lecteurs, mais sans émettre d'avis critique. À partir des informations liées aux objets techniques et aux performances effectivement réalisées, il revint aux lecteurs de se forger une image de l'événement relaté, et du mérite de telle association pilote-machine relativement à telle autre mis en compétition sur un parcours.

*A contrario*, l'autre logique d'écriture utilisée consiste à proposer un compte-rendu analytique d'un événement ou d'une situation, dans lequel l'auteur prend position et fournit donc aux lecteurs sa propre évaluation des éléments techniques en jeu déterminants dans la performance sportive. Le règlement du meeting de Saint-Malo par exemple ne fit pas l'unanimité et plusieurs critiques furent publiées dans la presse<sup>21</sup>. Sa spécificité, par rapport aux meetings qui allaient suivre, était de favoriser

21. Un commissaire, « Les hydro-aéroplanes de Saint-Malo », *La Vie au grand air : revue illustrée de tous les sports*, 724, 3 août 1912, p. 597-598 ; BEAUMONT André, « Un Concours d'hydroaéroplanes », *La Vie au grand air : revue illustrée de tous les sports*, 721, 13 juillet 1912, p. 544.

systématiquement dans le score le temps le plus rapide mais aussi l'emport du plus grand nombre de passagers, l'importance du second primant sur le premier dans le calcul des points. Ce fut cet aspect du règlement en particulier qui fit débat. Ce qu'un auteur choisit de ne pas rapporter contribue également à proposer au lectorat une certaine image d'une performance, et contribue à modeler l'image des aviateurs transformés par la presse en figures publiques<sup>22</sup>. En particulier, les meetings étrangers, lorsqu'ils étaient rapportés dans la presse sportive française, faisaient l'objet d'une couverture médiatique bien moindre que les meetings français et de la Principauté de Monaco. Les résultats du concours belge de Tamise (1912) ne furent évoqués que pour montrer une supériorité française par le bon classement de pilotes nationaux, mais sans détails comme les temps réalisés ou les marques des hydravions<sup>23</sup>. Le Circuit des Lacs Italiens en 1913 n'intéressa guère plus les rédacteurs, excepté pour rapporter la victoire du pilote allemand Helmuth Hirth devant les concurrents français, en se positionnant en opposition à cette victoire, sans même mentionner les autres participants, notamment italiens<sup>24</sup>. Une page d'iconographie légendée montrant des hydravions concourant à différentes étapes fournit tout de même un peu plus de détails aux lecteurs, page en bas de laquelle l'auteur argue qu'une interprétation différente du règlement aurait pu attribuer la première place à Roland Garros<sup>25</sup>. Le titre de la page présente d'ailleurs la performance de Garros comme un « triomphe » et le nom de Hirth n'y apparaît pas. À l'instar de l'aviation terrestre, les bons hydraviateurs étaient donc présentés comme des modèles à émuler, mais de manière un peu plus discrète. Bien qu'appréciée en tant que spectacle, l'hydraviation était en réalité l'apanage d'une petite partie des aviateurs, mettant en exergue le caractère particulièrement fermé de ce cercle principalement composé d'hommes issus de la classe bourgeoise, ayant des formations d'ingénieurs, et se fréquentant également dans le privé<sup>26</sup>.

Sur un plan strictement technique, au-delà de la composante spectaculaire pour le public, de la démarche relevant du marketing et des relations publiques pour les industriels, et de motivations personnelles ou professionnelles pour les pilotes, ces meetings constituèrent autant de bancs d'essai pour éprouver les machines et choisir ou éliminer des solutions techniques. On constate à la lecture du corpus que la finalité de ces concours était de motiver la recherche et le test de solutions techniques efficaces pour élargir le champ d'application des hydravions. La délivrance de prix spéciaux en est une manifestation. Ainsi, en 1913 à Monaco, l'épreuve du Grand Prix comportant une course de 500 km et un test de navigabilité ne fut terminée par aucun concurrent,

22. ROBÈNE Luc, « L'aviation c'est du sport ! Images et représentations de l'aéronautique dans la presse sportive de la Belle Époque. L'exemple de *La Vie au Grand Air* (1900-1914) », *Nacelles*, 1, Pour une histoire sociale et culturelle de l'aéronautique au XX<sup>e</sup> siècle, [en ligne], <http://revues.univ-tlse2.fr/pum/nacelles/index.php?id=145>, dernière consultation le 10 mai 2017.

23. GOUVIEUX Marc, « L'aviation militaire et civile en Belgique », *La Vie au grand air : revue illustrée de tous les sports*, 749, 25 janvier 1913, p. 58.

24. Anonyme, « La semaine sportive, Aviation », *Le Sport universel illustré*, 896, 12 octobre 1913, p. 660 ; Anonyme, « Chronique aéronautique, Le Circuit des Lacs italiens », *Le Sport universel illustré*, 897, 19 octobre 1913, p. 674.

25. Anonyme, « Garros triomphe aux lacs italiens », *La Vie au grand air : revue illustrée de tous les sports*, 787, 18 octobre 1913, p. 884.

26. Cet aspect est perceptible de manière plus détaillée et personnelle dans les récits autobiographiques ; FABRE Henri, *J'ai vu naître l'aviation*, Marseille, Henri Fabre, 1980, 267 p. ; VOISIN Gabriel, *Mes 10 000 cerfs-volants*, Paris, La table ronde, 1960, 293 p.

mais des récompenses furent tout de même attribuées aux compétiteurs dont les performances furent jugées remarquables comme la tenue à la mer des hydravions Bréguet par temps de tempête<sup>27</sup>.

Les conditions posées vis-à-vis de l'efficacité du matériel répondaient également à des motivations d'ordre idéologique, dans un contexte où la recherche de la supériorité en termes de technologie aérienne constituait également un enjeu politique de premier plan. En 1913, le journal britannique *Daily Mail* proposa un prix au premier pilote d'hydravion britannique qui parviendrait à réaliser un itinéraire formant un tour de la Grande-Bretagne et de l'Irlande en soixante-douze heures maximum, sur un hydravion de fabrication entièrement britannique. Cette condition répondait clairement à une volonté d'encourager les initiatives nationales qui seraient en mesure de concurrencer les performances des autres puissances aériennes. La presse française relaya les conditions ainsi que quelques tentatives<sup>28</sup>.

Le *Daily Mail* proposa un deuxième prix pour récompenser la première traversée de l'Atlantique. Dans les bornes chronologiques traitées ici, quelques articles rapportèrent des préparatifs en vue de ce prix mais aucune tentative n'aboutit et il fallut attendre finalement l'Entre-deux-guerres pour que ce challenge réussisse. C'est l'hydravion qui était envisagé en premier lieu pour traverser l'océan : la possibilité d'amerrir représentait une sécurité supplémentaire que l'avion ne pouvait pas fournir. Aussi, les travaux réalisés, même non aboutis, restèrent intéressants dans leur recherche de solutions techniques innovantes afin de répondre aux exigences de fiabilité, en particulier de la motorisation, du problème du stockage de carburant, et de la sécurité pour l'équipage.

Les meetings d'aviation de Monaco ayant lieu chaque année depuis 1909, il s'agissait d'un événement très populaire et bien connu du public, qui possédait une dimension spectaculaire notable. Le spectacle résidait dans la compétition en elle-même, mais aussi dans l'exposition des machines avant le concours. Un accident mortel pour l'un des aviateurs survint en 1913<sup>29</sup>, mais ne remit pas en cause le meeting, tout comme durant la course Paris-Deauville de la même année.

Par ailleurs, une course à portée internationale vint rallonger de deux jours la compétition de Monaco : la première Coupe d'Aviation Maritime Jacques Schneider d'hydraviation. La course continua d'avoir lieu après-guerre jusqu'à ce qu'elle soit définitivement gagnée par le Royaume-Uni en 1931, c'est-à-dire remportée trois fois de suite par un pilote britannique<sup>30</sup>.

On peut désigner 1913 comme l'année faisant passer l'hydro-aéroplane du statut d'invention, à un stade exploratoire, à celui d'innovation<sup>31</sup>, devant l'ampleur des gros meetings qui se multipliaient et la quantité de concurrents inscrits (cf tableau 2). Dans

27. Anonyme. « Les hydravions Bréguet à Monaco », *La Vie au grand air : revue illustrée de tous les sports*, 761, 19 avril 1913, p. 291.

28. Anonyme. « Hawker arrive la nuit à Oban », *La Vie au grand air : revue illustrée de tous les sports*, 781, 6 septembre 1913, p. 751.

29. Anonyme. « Le meeting de Monaco », *La Vie au grand air : revue illustrée de tous les sports*, 762, 26 avril 1913, p. 309.

30. HARTMANN Gérard. « Monaco 1913 : 1<sup>ère</sup> Coupe internationale Jacques Schneider », Dossiers historiques et techniques sur l'industrie aéronautique française, [en ligne]. <http://www.hydroretro.net/etudegh/index.php>, dernière consultation le 20 février 2017.

31. KRANZBERG Melvin, « Le processus d'innovation. Un modèle écologique », *Culture technique*, 10, 1983, p.263-277.



ce contexte, un hydravion innovant est une machine non seulement répondant aux attentes imaginées à l'avance par le règlement de la compétition, mais les surclassant en cas de récompense. Il doit également être capable de retenir l'attention du public et de s'inscrire durablement dans la culture populaire autrement que sous la forme d'une simple curiosité, en l'occurrence par le biais d'événements publics et du discours médiatique qui les accompagne.

Dans ce cadre, une nouveauté apparut dans la pratique de l'hydravation en 1913 : elle devint un sport de vitesse au même titre que l'automobile. En effet, les meetings de Monaco, Deauville (ainsi que Paris-Deauville), la Coupe Schneider et enfin le rallye récompensaient principalement la vitesse, mais sur de longues distances, à l'instar des courses automobiles. La distance à parcourir pendant les épreuves allaient de 50 km pour le Prix de Monaco à plus de 1000 pour le rallye, en passant par 160 et 240 à Deauville, 270 pour la Coupe Schneider. À Deauville, trois des cinq épreuves étaient des épreuves de vitesse. Les deux autres étaient une course d'endurance et un test de décollage par mer agitée<sup>32</sup>. Le perfectionnement de ce critère relevait d'une nouvelle démarche, probablement due autant aux recherches des industriels qu'aux organisateurs et mécènes des meetings, eux-mêmes trouvant intérêt à ce développement, comme Jacques Schneider. D'un événement à l'autre, les mêmes pilotes concouraient, indiquant que l'accès en tant que pilote à l'hydravation professionnelle, c'est-à-dire de concours, restait un milieu relativement clos. Cependant, ces courses s'ouvrirent à la participation de pilotes et de machines d'autres nationalités, contrairement à Saint-Malo, ce qui permit également d'obtenir un état des lieux de leurs industries nationales respectives. La majeure partie des machines concourantes et primées restait cependant de fabrication française. Des épreuves éliminatoires nationales furent organisées à Deauville ainsi que pour la Coupe Schneider en 1913 afin de départager les concurrents français, trop nombreux.

En 1914, le meeting de Monaco fut remplacé par un rallye reliant les principales capitales d'Europe, suivi d'épreuves dans la rade de Monaco. Le rallye était ouvert aux différents types d'aéroplanes : terrestre, hydro-aéroplane, et hybride (c'est-à-dire muni de flotteurs et de roues pour se poser sur les deux types de terrain). 27 pilotes s'inscrivirent dont 18 français<sup>33</sup>. La course récompensa les meilleurs temps des machines classées dans différentes catégories en fonction de leur taille et de leur surface portante<sup>34</sup>.

Dans l'ensemble de ces meetings, la majorité des hydravions étaient équipés de deux ou trois flotteurs, plus rarement d'une coque, les constructeurs de ce dernier modèle étant moins nombreux. En outre, la motorisation se partageait entre les entreprises Gnôme et Salmson presque exclusivement, motoristes ayant pour point commun la production de moteurs rotatifs. Les hydravions concourant, et obtenant des résultats

32. ROUSSEAU Paul, « Chronique sportive, L'aviation triomphante », *Le Sport universel illustré*, 892, 14 septembre 1913, p. 594-595.

33. HARTMANN Gérard, « Le rallye aérien de Monaco 1914 », *Dossiers historiques et techniques sur l'industrie aéronautique française*, [en ligne], <http://www.hydroretro.net/etudegh/index.php>, dernière consultation le 20 février 2017.

34. Anonyme, « La semaine sportive, Aviation », *Le Sport Universel illustré*, 898, 26 octobre 1913, p. 716.

162

rapportés dans la presse sportive, étaient presque exclusivement produits par des firmes françaises, à l'exception de Sopwith (britannique), Paulhan-Curtiss (association du français Louis Paulhan et de l'américain Glenn Curtiss, quasiment les seuls à concevoir des hydravions à coque ou « canots volants ») et de la firme allemande Albatros. En 1913, très peu de ces firmes étaient spécialisées en hydravions : sur la quinzaine représentée, seuls d'Artois, Sanchez-Besa et Paulhan-Curtiss se consacraient exclusivement aux hydravions, selon l'ouvrage listant tous les avions en fonctionnement l'année de sa parution *Jane's All the World's Aircraft* de 1913<sup>35</sup>. Les autres firmes produisaient également des aéroplanes terrestres. Des flotteurs étaient ajoutés sur une partie d'entre eux afin de les transformer en hydro-aéroplanes ou en hybrides. Ainsi, concevoir un hydravion n'était pour la majorité des constructeurs pas une spécialité mais l'adaptation d'un modèle existant.

### Les Expositions Internationales de la Locomotion Aérienne

Les Expositions ou Salons de la Locomotion Aérienne sont un thème traité dans le corpus par 31 articles consacrés exclusivement à cette question. Parmi elles, remarquons que les compte-rendus furent rédigés par des contributeurs réguliers du journal s'intéressant également aux courses ; l'auteur Paul Rousseau proposa un compte-rendu sur quatre semaines dans *Le Sport universel illustré* en décembre 1913 et janvier 1914 sur l'Exposition de 1913. Les articles se composent majoritairement de récits après coup mais quelques rédacteurs tentèrent de deviner en amont quelles seraient les observations à faire au Salon<sup>36</sup>. D'abord une extension du Salon de l'automobile ayant lieu sous la verrière du Grand Palais à Paris, dans le sillage des Expositions Universelles pour lesquelles le bâtiment fut construit et achevé en 1900, les machines volantes eurent leur propre salon annuel dans le même lieu à partir de 1908<sup>37</sup>. Dans le corpus dont nous disposons, ce sont les quatrième et cinquième salons, lesquels eurent lieu en 1912 et 1913, qui firent l'objet de compte-rendus critiques. Le salon de 1914 n'est pas documenté dans le corpus étant donné que nous nous arrêtons juste avant la déclaration de guerre et que ces salons avaient lieu en automne.

À l'exposition de 1912, un correspondant régulier de *La Vie au grand air* et membre de l'*International Sporting Club*, Georges Prade, compta 32 marques d'aéroplanes représentées avec « 60 ou 70 types divers » de machines<sup>38</sup>, autant de modèles de moteurs, et nota la présence de nombreux modèles d'hydravion, bien qu'il ne nomma pas les marques. Une proportion non négligeable d'hydravions dans ce contexte était en effet attendue puisque s'étaient tenus la même année les premiers meetings (Saint-Malo en particulier) et que ceux de 1913 étaient en préparation. Georges Prade identifia différentes tendances techniques, certaines visant d'une part à augmenter les

35. JANE Fred, *Jane's All the World's Aircraft*, s.l., Sampson Low Marston, 1913, n.p.

36. PRADE Georges, « Ce qu'on verra au salon de l'aviation », *La Vie au grand air : revue illustrée de tous les sports*, 794, 6 décembre 1913, p. 1035.

37. Exposition permanente au Musée de l'Air et de l'Espace, Le Bourget, 2016.

38. PRADE Georges, « Le Salon de l'Aviation », *La Vie au grand air : revue illustrée de tous les sports*, 738, 9 septembre 1912, p. 854.

performances sportives des machines, et d'autre part leur sécurité, ces deux approches pouvant se contredire dans la pratique: recherche d'augmentation de la vitesse, a contrario de diminution de celle-ci, et de la stabilité du vol dans le sens longitudinal. D'autres concernaient les applications militaires possibles des hydro-aéroplanes et l'ajout de poids que représentait un blindage protecteur ou l'emport de bombes<sup>39</sup>.

Les sources sur ces deux expositions ont en commun de constater une militarisation des expositions, avec une importance grandissante des stands présentant des appareils à vocation militaire et des armements qui pouvaient les équiper<sup>40</sup>. Les industriels français sont présentés comme les principaux fournisseurs d'aéroplanes militaires aux puissances politiques majeures. Cette information concerne principalement les aéroplanes terrestres dans les compte-rendus de visites d'expositions, mais d'autres sources du corpus indiquent que l'hydravion était à partir de 1912 régulièrement envisagé comme engin militaire même dans la presse sportive<sup>41</sup>. Cette vision du marché français concorde avec les constats que l'on peut faire au sujet de la Première Guerre mondiale, dans les travaux montrant que des hydravions français achetés avant la guerre ont servi de base d'étude ou été mis en opération même à l'étranger, par l'Autriche-Hongrie notamment<sup>42</sup>.

Dans les sources du corpus traitant d'hydraviation militaire dans leur ensemble (30 articles), alors que cela paraît hors-sujet dans des revues de sport et de tourisme, les auteurs se positionnaient tous clairement dans leur texte en faveur d'un corps militaire performant et de la formation d'officiers de la Marine au pilotage. Ils proposèrent également des applications pratiques. En particulier, équiper la flotte d'hydravions équipés de TSF comme auxiliaires, et trouver des solutions techniques permettant l'appontage des hydravions et leur mise à l'eau au moyen de grues, étaient vus comme une nécessité par ces auteurs. Leur utilisation était envisagée principalement dans une optique d'observation et de secours, pour localiser et secourir des équipages<sup>43</sup>. Des expériences concernant ces usages avaient déjà été menées aux États-Unis et en Grande-Bretagne<sup>44</sup>, parfois rapportées dans nos sources, comme le repérage réussi par un hydravion britannique d'un équipage de sous-mariniers en détresse<sup>45</sup>. Cela créait également une logique de concurrence pour trouver des solutions techniques françaises à la question de l'appontage, en particulier par des essais avec le croiseur

39. Si l'on peut lire couramment dans l'historiographie que l'aviation de bombardement n'a été conçue et rendue opérationnelle qu'en 1915, la possibilité de réaliser des bombardiers était en réalité étudiée depuis le début de l'hydraviation, comme on l'a constaté dans son corpus, ainsi que dans Jane's All the World's Aircraft, et dans notre mémoire de Master 2 ; JANE Fred, *Jane's All the World's Aircraft*, s.l., Sampson Low Marston, 1913, n.p ; WECKERLE Marion, *L'hydraviation allemande et austro-hongroise dans la Première Guerre mondiale*, mémoire de Master 2 en histoire des techniques, Paris, Université Paris 1, 2015, sous la direction d'Anne-Françoise Garçon, 209 p.

40. BEAUMONT André, « Le Quatrième Salon de la locomotion aérienne », *La Vie au grand air : revue illustrée de tous les sports*, 737, 2 novembre 1912, p. 835-836.

41. Anonyme, « Les Hydroaéroplanes », *Dunkerque-sports*, 271, 23 novembre 1913, n.p. ; LAFARGUE, « L'aviation aux colonies », *La Vie au grand air : revue illustrée de tous les sports*, 781, 6 septembre 1913, p. 746-748.

42. CIGLIC Boris, *Seaplanes of Bocche, the story of Austro-Hungarian Naval Aviation in the Southern Adriatic 1913- 1918*, s.l., Jeroplan Books, 2014, 144 p. ; WECKERLE Marion, *L'hydraviation allemande et austro-hongroise dans la Première Guerre mondiale*, mémoire de Master 2 en histoire des techniques, Paris, Université Paris 1, 2015, sous la direction d'Anne-Françoise Garçon, 209 p.

43. Anonyme, « Les Hydroaéroplanes », *Dunkerque-sports*, 271, 23 novembre 1913, n.p.

44. LARDAS Mark, *World War I seapland and aircraft carriers*, Oxford, Osprey, 2006, 46 p.

45. Anonyme, « La semaine sportive, Aéronautique », *Le Sport Universel illustré*, 913, 1<sup>er</sup> février 1914, p. 8.



*Foudre*<sup>46</sup>. Georges Prade estima en 1912 que quelques centaines d'hydroaéroplanes français associés à une flotte navale seraient en mesure, en cas de guerre avec l'Allemagne, de bombarder Berlin, mais cette éventualité n'a jamais été envisagée par l'armée<sup>47</sup>.

Tableau 3 : Présence des firmes d'hydravion aux salons et meetings

Firme	Salons		Meetings			Courses		Technique	
	4 <sup>e</sup> Salon, 1912	5 <sup>e</sup> Salon, 1913	Meeting de Saint-Maïo 1912	Meeting de Monaco 1913	Meeting de Deauville 1913	Coupe Schneider 1913	Course Paris-Deauville 1913	Coque	Flotteurs
Farman	x				x	x			x
Nieuport	x		x	x		x	x		x
Rep	x								x
Borel	x	x	x		x	x	x	x	x
Donnet-Lévêque	x		x		x		x	x	
D'Artois	x			x		x		x	
Blériot		x		x		x			x
Bréguet	x	x		x	x	x		x	x
Caudron frères	x	x			x				x
Deperdussin		x	x		x	x	x	x	

Le tableau ci-dessus liste les noms des firmes d'aéroplanes dont la présence aux Expositions est relatée dans le corpus. Certes non exhaustif, il est tout de même porteur d'informations. Outre des indications sur la perception des exposants, puisque les rédacteurs pensaient intéressant d'en citer certains comme exemples dans leurs textes, on peut constater que ces modèles ont tous en commun d'avoir concouru à au moins un meeting d'hydravation avant la tenue du quatrième salon et au moins deux avant celle du cinquième. Cela qui impliquait parfois de faire concourir plusieurs variantes à coque ou à flotteurs d'une même marque comme les Borel et les Bréguet. De manière générale, la presse sportive relatait le parcours d'un nombre limité d'hydravions connus spécifiquement par les concours, en-dehors de leur cadre de production et de pilotage. On peut deviner également que d'autres firmes ayant fait concourir des hydravions mais n'ayant pas été citées dans les sources faute de compte-rendus suffisamment détaillés, avaient certainement présenté leurs hydravions à ces deux Salons, comme Morane-Saulnier, puisque Roland Garros obtenait de bons résultats en compétition avec les hydravions de cette firme. Cela est moins sûr concernant des hydravions médiatiquement et sportivement plus discrets mais répertoriés dans *Jane's All the World's Aircraft* comme Groupy, sans que l'on puisse rien affirmer en l'absence de données plus complètes dans d'autres sources éventuelles sur ces salons.

Sans surprise, l'hydravion exposé de Bréguet fut le même modèle que celui qui fut

46. Anonyme, « Un vol d'hydro-aéroplane », *La Vie au grand air : revue illustrée de tous les sports*, 719, 29 juin 1912, p. 491. ; FERRUS, « Les hydro-aéroplanes », *La Vie au grand air : revue illustrée de tous les sports*, 727, 24 août 1912, p. 666.

47. PRADE Georges, « Il faut à la France des hydro-aéroplanes », *La Vie au grand air : revue illustrée de tous les sports*, 06, 30 mars 1912, p. 219-220.



récompensé à Monaco, récompense qui lui valut des achats par le gouvernement français<sup>48</sup>. Le type exposé par Deperdussin était celui avec lequel Prévost gagna la première Coupe Schneider, et celui des frères Caudron, l'appareil engagé au meeting de Deauville pourvu de quelques modifications postérieures à la compétition<sup>49</sup>.

On voit qu'en matière d'hydravions, les machines de concours se retrouvèrent exposées au Salon, en toute logique dans le but de poursuivre la promotion d'appareils ayant prouvé leurs performances aux mains de professionnels et de motiver des achats, en particulier de la part des organismes officiels comme la Marine. Cet intérêt fut sans doute d'autant plus marqué que l'importance du gouvernement, et surtout de l'armée, comme client de cette industrie, dont des représentants visitaient le salon, ne cessait de croître, ce qui a dû augmenter l'impression d'uniformisation des démarches techniques des fabricants ressentie par certains correspondants de l'époque.

En effet, les auteurs s'exprimant sur le 5<sup>e</sup> salon regrettaient globalement un manque de nouveauté par rapport aux éditions précédentes<sup>50</sup>. Cela pouvait être dû au fait que les trois filières techniques possibles de construction d'un hydravion, à savoir hydravion à coque, à flotteurs, ou hybride avec flotteurs et train d'atterrissage terrestre, avaient été testées depuis le début des recherches sur ces appareils. Biplans et monoplans étaient les plus courants, tout comme pour les avions terrestres : personne ne se tournait encore vers les triplans. La recherche sembla donc se tourner vers l'augmentation de l'efficacité d'une conception déjà connue et qui commençait à être suffisamment maîtrisée.

Cependant, si les motoristes d'avion les plus connus exposaient au Salon, à savoir Gnôme, Salmson, Renault, Dion-Bouton, et Le Rhône, une seule source mentionne l'éventuelle participation d'hélicoptéristes. Il s'agit d'un compte-rendu d'André Beaumont qui rapporte la présence d'accessoires exposés au Salon de 1912 : essences de bois, hélices et entoilage, mais sans donner de détails<sup>51</sup>. Or, l'hélice est un objet technique, non pas figé, mais qui évoluait au même titre que les sous-ensembles entrant dans la fabrication d'un avion, et qui connut une évolution structurelle dans les années 1910 : la nouvelle forme des pales testées en soufflerie permit à l'hélice de participer à la création de la force de portance qui soulève un plus lourd que l'air<sup>52</sup>. Les essences de bois étaient également analysées, en particulier par Lucien Chauvière qui breveta l'hélice éponyme conçue et produite par sa société<sup>53</sup>, qui équipaient systématiquement les hydravions obtenant de bons résultats en meeting mentionnés dans le corpus. Hélicoptériste devenait un métier à part entière, lequel aurait donc pu trouver sa place aux Salons d'aviation. Mais les hélices devaient encore être considérées comme un élément secondaire : l'intérêt des textes se porte nettement sur les machines, les

48. [ROUSSEAU Paul], « Chronique sportive, Le Salon de l'Aéronautique », *Le Sport Universel illustré*, n°907, 28 décembre 1913, p. 841.

49. [ROUSSEAU Paul], « Chronique sportive, Le Salon de l'Aéronautique », *Le Sport Universel illustré*, n°909, 11 janvier 1914, p. 28-29.

50. MIRGUET Henri, « Le salon de la locomotion aérienne », *La Vie au grand air : revue illustrée de tous les sports*, n°795, 13 décembre 1913, p. 1083-1089.

51. BEAUMONT André, « Le Quatrième Salon de la locomotion aérienne », *La Vie au grand air : revue illustrée de tous les sports*, 737, 2 novembre 1912, p. 835-836.

52. LÉVY Geoffroy, *Invention et développement de l'hélice aérienne : 1840-1930*, mémoire de Master 2 en Histoire des Techniques, Paris, Université Paris 1, 2009, sous la direction d'Anne-Françoise Garçon, 110 p.

53. HARTMANN Gérard, « Les hélicoptéristes français », *Dossiers historiques et techniques sur l'industrie aéronautique française*, [en ligne], <http://www.hydroretro.net/etudegh/index.php>, dernière consultation le 20 février 2017.

moteurs et l'armement.

## L'hydraviation de loisir

De manière générale, l'historiographie disponible sur l'hydraviation est parcellaire. De nombreux livres sont consacrés à la biographie de constructeurs ou d'entreprises. Les ouvrages typologiques fournissent une documentation précise machine par machine. L'histoire de la production et de la vie opérationnelle des machines s'inscrit dans l'histoire des entreprises, des relations internationales et des conflits. Ainsi, l'on ne sait pas grand-chose de la place des hydravions dans un tissu véritablement social et, en particulier, en-dehors des réseaux des spécialistes – ingénieurs et pilotes – travaillant ensemble ou se concurrençant. L'utilisation d'hydravions dans une optique purement ludique ou touristique est peu documentée, ce qui n'est pas étonnant dans la mesure où l'on a vu que l'hydraviation paraissait une pratique peu accessible. De plus, les enjeux commerciaux firent que les pilotes de compétition étaient au service, non pas de valeurs de dépassement de soi désintéressées par exemple, ou de santé, mais d'une concurrence technologique. La technologie et la démonstration de ses possibilités n'était pas au service de l'hydraviation, mais le contraire. Pour autant, le tourisme aérien n'était pas absent des préoccupations de certains aviateurs professionnels dans leurs réflexions sur les solutions techniques appropriées pour l'utilisation des hydro-aéroplanes. En effet, André Beaumont<sup>54</sup> écrivait en août 1912 que, pour le développement de cette pratique, envisager l'hydro-aéroplane comme un engin capable de rivaliser avec un bateau en terme de navigation prolongée sur les rivières ou les lacs était plus approprié que de le considérer comme un aéroplane pouvant amerrir<sup>55</sup>. Cette idée n'était certainement pas sans rapport avec ses propres pratiques de pilotage. Si l'hydravion, dans ses premières années, était majoritairement une adaptation de flotteurs plus ou moins judicieuse à un aéroplane terrestre préalable, Beaumont pilotait un hydravion à coque Donnet-Lévêque, filière technique alors minoritaire en-dehors des États-Unis où le principal constructeur d'hydravions était Glenn Curtiss avec ses « canots volants ». Roland Garros écrivit dans la même revue, un an plus tard, que « l'ère du tourisme aérien s'ouvre »<sup>56</sup>. Pour ce pilote, la sécurité en avion avait suffisamment progressé pour permettre une pratique amateur. Si le brevet d'aéroplane fut créé en 1909 par l'Aéro-Club de France, les premières délivrances n'ayant fait que sanctionner l'expérience d'aviateurs déjà expérimentés<sup>57</sup>, le brevet d'hydro-aéroplane fut mis en place en 1913, trois ans après l'envol des premiers hydravions autonomes. Un décalage de quelques années n'était pas une exception dans la mesure où on l'observe également pour l'aéroplane. Cette date indique plutôt l'affirmation, à ce moment, de l'hydravion

54. HARTMANN Gérard, *Le grand essor de l'hydraviation*, Paris, l'Officine, 2010, 430 p.

55. BEAUMONT André, « Le Concours d'Hydroaéroplanes de St-Malo », *La Vie au grand air : revue illustrée de tous les sports*, 727, 24 août 1912, p. 651.

56. GARROS Roland, « Les possibilités de l'aviation », *La Vie au grand air : revue illustrée de tous les sports*, 781, 6 septembre 1913, p. 734-735.

57. MOINEAU Jean-Louis, *René Moineau, 1887-1948, Aviateur et inventeur*, Paris, l'Officine, 2006, 249 p.

comme une machine à part entière requérant des connaissances spécialisées : s'envoler et amerrir passaient désormais par un apprentissage dont les pratiques étaient standardisées. Les épreuves testaient la capacité à décoller, amerrir, et voler sans encombre sur un circuit de cinq kilomètres minimum<sup>58</sup>, en somme relativement court en regard des distances parcourues dans le pilotage professionnel, mais qui pouvait répondre aux besoins en connaissances d'un pilotage de loisir occasionnel par beau temps. Par ailleurs, quelle était la perception populaire de l'hydravion ? Quelles étaient les connaissances des non-spécialistes, leurs questions ou leurs opportunités d'être en contact avec ces machines pour qui n'a pas d'activité en rapport avec la mécanique ? Une partie des articles étudiés nous permet de proposer des éléments de réponse. En particulier, dans *La Vie au grand air*, la rubrique « Le petit dictionnaire sportif » permettait aux lecteurs d'interagir par l'intermédiaire du journal en posant des questions et en proposant des réponses. Sur les douze publications de cette rubrique traitant d'hydro-aéroplane listées et s'échelonnant de juillet 1912 à avril 1913, cinq questions concernaient la fabrication des machines<sup>59</sup>, trois les besoins de l'armée<sup>60</sup>, trois l'amélioration des performances d'un modèle réduit<sup>61</sup>, une de la sécurité en vol<sup>62</sup>. Les lecteurs étaient donc demandeurs d'informations techniques sur la conception et la mise en pratique des machines, qu'ils en construisent ou non, en particulier concernant la conception des flotteurs et leurs problématiques spécifiques non rencontrés par les avions terrestres : la question de la stabilité sur l'eau et de la minimisation de la résistance à l'avancement sur l'eau. Par ailleurs, fabriquer et faire fonctionner des modèles réduits pouvait être un moyen d'acquérir des connaissances et d'expérimenter des idées, en l'absence de moyen de tester de vraies machines, à l'instar des premières démarches expérimentales d'inventeurs comme Fabre<sup>63</sup>. Cette rubrique « courrier des lecteurs » joua à la fois le rôle de plate-forme d'échanges entre lecteurs intéressés par un même sujet, mais aussi d'espace de transmission et de vulgarisation écrite de connaissances techniques.

Au terme de cet article, il apparaît qu'analyser l'hydravation en tant que fait sportif permet de mieux contextualiser le développement de cette technologie dans sa période pionnière, mais aussi de mettre en exergue des caractéristiques communes avec l'aviation terrestre sont peu visibles du fait du goût de l'historiographie pour les événements et les personnages exceptionnels. L'histoire de l'aviation se présente en

58. ROUSSEAU Paul, « Chronique sportive, Les hydro-aéroplanes », *Le Sport Universel illustré*, 869, 6 avril 1913, p. 222-223.

59. PAULHAN Louis, « Le petit dictionnaire sportif, Faut-il employer le bois ou le métal dans la construction des avions ? », *La Vie au grand air : revue illustrée de tous les sports*, 740, 23 novembre 1912, p. 904 ; Anonyme, « Le petit dictionnaire sportif, Les hydroplanes à persiennes », *La Vie au grand air : revue illustrée de tous les sports*, 754, 1<sup>er</sup> mars 1913, p. 150.

60. BOSANO Henri, « Le petit dictionnaire sportif, A propos de la suprématie aéro-maritime », *La Vie au grand air : revue illustrée de tous les sports*, 750, 1<sup>er</sup> février 1913, p. 80.

61. BLANC Auguste, « Le petit dictionnaire sportif, Comment empêcher les petits hydroaéroplanes de piquer ? », *La Vie au grand air : revue illustrée de tous les sports*, 750, 1<sup>er</sup> février 1913, p. 80.

62. HILLAIRET Jean, « Le petit dictionnaire sportif, L'hydro-aéroplane est-il dangereux ? », *La Vie au grand air : revue illustrée de tous les sports*, 760, 12 avril 1913, p. 290.

63. FABRE Henri, *J'ai vu naître l'aviation*, Marseille, Henri Fabre, 1980, 267 p.

effet facilement comme une histoire de l'héroïsme, tandis que l'hydraviation et les hydraviateurs sont moins connus et moins mythifiés. Cela représente ici un avantage.

Le dépouillement systématique des revues dédiées au sport parues entre 1906 et juillet 1914, a permis de documenter des aspects techniques peu connus des hydravions avant la Première Guerre mondiale. Contrairement à l'usage très spécialisé des hydravions aujourd'hui, nous avons montré que l'hydraviation a été une discipline sportive dynamique et recherchant la multiplicité des performances, à l'instar de l'aviation terrestre. Dans le même temps, le rôle des *sportsmen* hydraviateurs était d'expérimenter différentes solutions techniques par le biais des nombreux meetings et courses qui se mirent en place à partir de 1912. Les principales préoccupations en 1912 étaient les capacités de navigabilité, considérée comme un grand avantage de sécurité vis-à-vis d'une aviation terrestre soumise aux aléas des moteurs. En 1913, fut lancée la course de vitesse ou de distance en hydravion, dans le but de traverser mers et océans.

168

Les résultats des concours, en assurant la promotion des machines en faisant directement la démonstration de leurs capacités, motivaient les achats. Les pilotes y trouvaient un intérêt au-delà de la gloire puisque nombre d'entre eux étaient professionnellement impliqués dans la conception et le commerce des machines qu'ils pilotaient. L'industrie de l'hydraviation française exposait ses machines de concours aux Expositions Internationales de la Locomotion Aérienne, prolongement des meetings et des relations avec le public et les éventuels acheteurs, à la fois dans une optique spectaculaire et commerciale. À partir de 1913, l'opinion selon laquelle il était nécessaire de développer une hydraviation militaire performante en cas de guerre avec l'Allemagne était bien présente dans la presse et ce type d'appareils prit de plus en plus d'importance aux Salons. Les sources dépouillées permettent également d'apporter quelques pistes sur une vision et une expérience plus populaire de l'hydraviation en dehors du cercle professionnel restreint, via les modèles réduits et l'échange de connaissances entre lecteurs, montrant une réelle curiosité pour les savoirs spécialisés associés à l'aviation, au-delà de sa composante spectaculaire.



## Bibliographie

FABRE Henri, *J'ai vu naître l'aviation*, Marseille, Henri Fabre, 1980.

GERVAIS Thierry, « L'invention du magazine », *Etudes photographiques*, 20, juin 2007, [en ligne], URL : <http://journals.openedition.org/etudesphotographiques/997>, dernière consultation le 26 janvier 2018.

HARTMANN Gérard, *Le grand essor de l'hydraviation*, Paris, l'Officine, 2010.

169

LEVY Geoffroy, *Invention et développement de l'hélice aérienne : 1840-1930*, mémoire de Master 2 en Histoire des Techniques, Paris, Université Paris 1, 2009, sous la direction d'Anne-Françoise Garçon.

LUCBERT Françoise, TISON Stéphane (dirs.), *L'imaginaire de l'aviation pionnière*, Rennes, PUR, 2016.

ROBÈNE Luc, « L'aviation c'est du sport ! Images et représentations de l'aéronautique dans la presse sportive de la Belle Époque. L'exemple de *La Vie au Grand Air* (1900-1914) », *Nacelles*, Pour une histoire sociale et culturelle de l'aéronautique au XX<sup>e</sup> siècle, [en ligne], <http://revues.univ-tlse2.fr/pum/nacelles/index.php?id=145>, dernière consultation le 10 mai 2017.

ROBÈNE Luc, *L'homme à la conquête de l'air. Des aristocrates éclairés aux sportifs bourgeois*, Paris, L'Harmattan, 1998, 2 vol.

THEBAUT-SORGER Marie, *L'aérostation au temps des Lumières*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2009.

TETART Philippe (dir.), *La presse régionale et le sport*, Rennes, PUR, 2015.

WECKERLE Marion, *L'hydraviation allemande et austro-hongroise dans la Première Guerre mondiale*, mémoire de Master 2 en histoire des techniques, Paris, Université Paris 1, 2015, sous la direction d'Anne-Françoise Garçon.

