

L'Avion III de Clément Ader

■ L'Éole ou comment faire voler une enclume ?

9 octobre 1890. Dans le parc du château d'Armainvilliers (Seine-et-Marne), une étrange chauve-souris mécanisée se soulève à une vingtaine de centimètres du sol sur près de cinquante mètres. Cet étonnant appareil monomoteur aux ailes repliables est baptisé Éole. C'est le premier prototype de Clément Ader, à qui l'on doit également d'avoir inventé le nom d'avion. À l'époque, il a réussi l'impensable : décoller à bord d'un appareil plus lourd que l'air sans autre moyen que son moteur.

Ce premier vol de l'histoire fut longtemps contesté. Mais les assistants d'Ader prirent soin, pour marquer l'endroit exact où les roues avaient quitté le sol, d'enterrer des morceaux de charbon. Ceux-ci ont été retrouvés en 1937, au cours de travaux dans le parc du château devenu propriété d'État.



Une des rares photographies de l'Éole dans l'atelier d'Ader (1898),
Source : <http://site.ifrance.com/eole/articles.html>

■ Une arme secrète

En 1891, les travaux d'Ader intéressent l'armée qui met à sa disposition le terrain militaire de Satory, près de Versailles. Après quelques modifications, il réalise de nouveaux essais avec l'Éole. L'armée passe commande d'un appareil construit sur le même modèle. Le contrat passé entre Ader et l'armée en 1892 stipule que le prototype doit pouvoir voler plusieurs heures, atteindre une centaine de mètres d'altitude et transporter une charge de 200 kg.

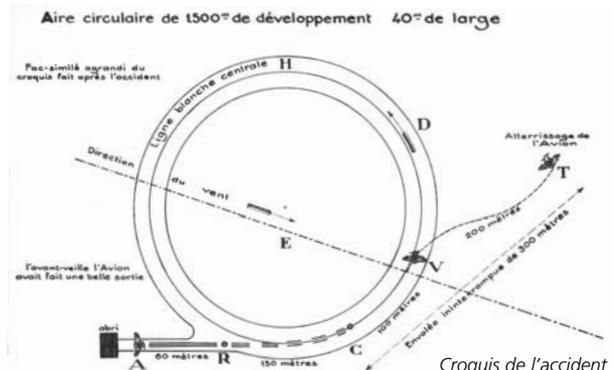


Clément Ader,
Source : <http://site.ifrance.com/eole/articles.html>

La première « avionnerie » du monde s'installe rue Jasmin, à Paris. Le petit atelier des débuts est désormais une véritable usine. Ader termine rapidement la construction de la chaudière et du moteur de l'Avion II. Mais il s'aperçoit qu'un moteur unique pose des problèmes de stabilité en vol et décide de construire un bimoteur : ce sera l'Avion III.

■ L'abandon d'un projet

14 octobre 1897, camp militaire de Satory. Le temps est mauvais. Sur la piste circulaire qu'il a fait construire, Ader s'élance. Hélas, il sous-estime la pente du terrain et l'appareil décolle immédiatement. La force centrifuge et le vent de travers déportent violemment l'Avion III qui s'écrase en bordure de piste. Les traces de roues s'effacent régulièrement du sol, sur environ 300 mètres.



Croquis de l'accident de l'Avion III
à Satory (1897), inv. 13560.

Le ministère de la Guerre n'est pas convaincu et rompt le contrat passé avec l'inventeur. Ader ne renonce pas pour autant. Il conçoit déjà un Avion IV, équipé d'un moteur à essence. Faute d'argent, il ne peut mettre son nouveau projet à exécution et décide d'abandonner ses recherches. En 1902, il lègue l'Avion III au Musée des arts et métiers où il demeure toujours en bonne place.