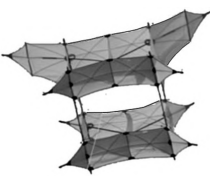
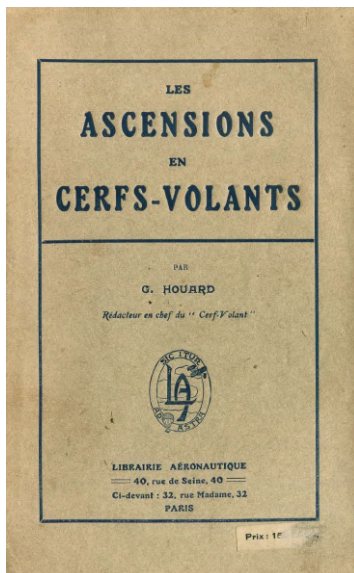


Le cerf-volant après avoir été un loisir pour enfants est devenu un sport donnant lieu à des compétitions et à des festivals. Le cerf-volant a eu aussi un usage militaire comme moyen d'observation et de reconnaissance.



Le livre « Les ascensions en cerfs-volants »

Georges Houard est l'auteur de l'ouvrage « Les ascensions en cerfs-volants », non daté mais probablement paru peu avant la déclaration de guerre. Il est le fondateur de la ligue française du cerf-volant. Il est aussi le créateur et le rédacteur en chef de **La Revue du Cerf-Volant**¹, dont le premier numéro est daté du 1 juin 1912. Suivront 8 numéros en 1913 et 3 en 1914. Né en 1893, Georges Houard est un tout jeune vulgarisateur de talent qui fait la promotion des cerfs-volants, que ce soit pour les amateurs ou pour l'armée. La lecture de son petit livre, bien illustré de croquis et de photos, nous fait vivre l'enthousiasme des expérimentateurs et suivre les progrès accomplis.



Les premières expérimentations

Le cerf-volant, simple jouet d'enfant, devient un objet d'intérêt pour les adultes à la fin du 19e siècle. Des expérimentateurs imaginent un cerf-volant capable d'enlever un observateur dans les airs. Les premiers constructeurs fabriquent des cerfs-volants de plus en plus grands capables de tracter le système porteur, le cordage en chanvre très lourd et un observateur. En 1894, le lieutenant anglais Baden-Powell tente une ascension avec un gigantesque cerf-volant de 46,50 m² de surface. Il s'élève de quelques mètres. L'appareil, trop grand, est très fragile. Tous les essais avec ce type de matériel sont des échecs.

Deux innovations vont permettre le vol monté : le cerf-volant de type cellulaire, qui assure une meilleure portance et réduit le poids de l'engin, et l'utilisation de plusieurs cerfs-volants en tandem, qu'on appelle un train de cerfs-volants. Un

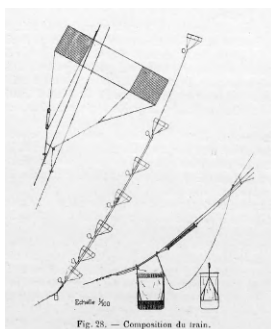
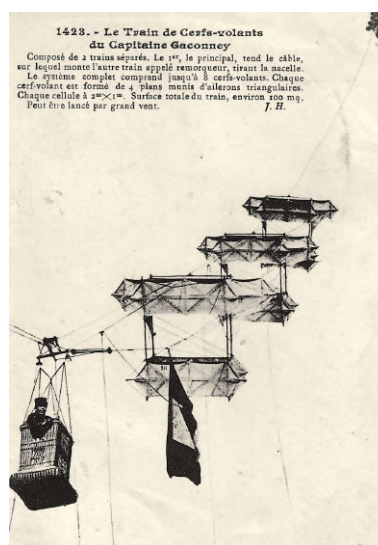


Fig. 28. — Composition de train.

Australien, Lawrence Hargrave perfectionne ce système qui permet à un observateur de s'élever à près de 100 mètres. Ces succès favorisent l'engouement pour ce type d'engin. Les expérimentateurs doivent cependant résoudre de nombreux problèmes de légèreté et de résistance des matériaux afin de rendre le train le moins lourd possible. La charpente est en bambou, le revêtement en toile de soie ou de coton. La légèreté de ces matériaux les rend fragiles. Les filins sont de préférence en acier, le chanvre étant trop lourd. La nacelle est en osier. Les cerfs-volants cassent facilement, causant des accidents heureusement peu graves.

Les Français s'y intéressent



Train de cerfs-volants du capitaine Saconney

À la suite des Anglais et des Australiens, les Français, ou plutôt l'armée française, s'intéresse à ce mode d'ascension. Deux officiers, le capitaine Madiot, décédé en pilotant son avion en 1910, et surtout le capitaine Saconney, vont apporter des améliorations notables à la portabilité et à la sécurité des trains de cerfs-volants.

Le système Saconney comprend deux trains séparés ; l'un, appelé train principal tend le câble sur lequel monte l'autre train appelé remorqueur qui tire la nacelle. On peut faire varier le nombre cerfs-volants remorqueurs en fonction du vent et du poids à soulever. Les deux câbles représentent un poids moindre à sécurité égale que le câble unique. Dans ce système on lance un cerf-volant de tête, puis un train d'appareils, ensuite on envoie le train remorqueur avec la nacelle. Les cerfs-volants sont

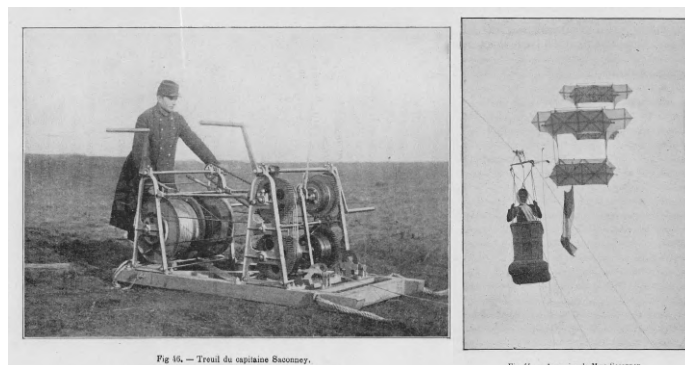


Fig. 30. — Treuil du capitaine Saconney.

Fig. 31. — Ascension de Mer Saconney.

de type cellulaire. Le treuil qui permet d'enrouler les câbles est installé au sol puis sur un véhicule motorisé. Le système est mis au point en trois mois, et après des

1 Dont Henri Mignet était un « fervent lecteur » en 1912

essais à Boulogne-sur-mer, le capitaine et sa femme font l'ascension.

Le système est testé en mer sur le croiseur Edgar Quinet, marchant à 38 nœuds, ce qui assure un bon vent porteur. Le capitaine Saconney teste aussi la prise de photographies aériennes.

Un record

Félix Peaucou, jeune aérostier de la compagnie du capitaine Saconney va battre le record du monde d'ascension en cerf-volant monté le 17 avril 1914 avec l'altitude de 650 mètres. Voici le récit qu'il a fait de cet exploit :



Félix Peaucou
(photo extraite du film FR3)

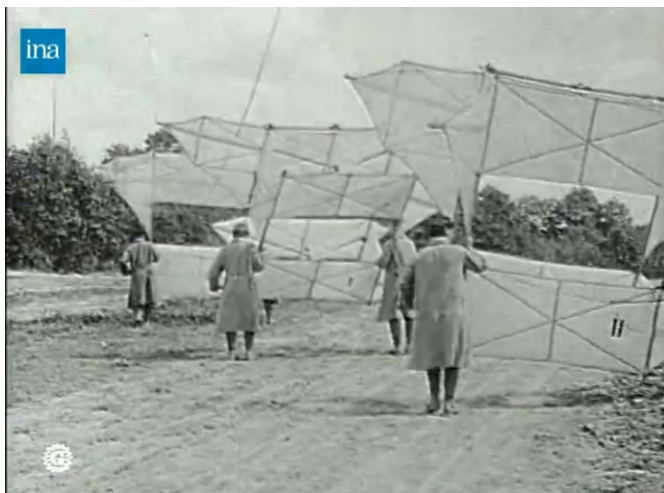
« Le lieutenant Cholley me donne l'ordre de grimper dans la nacelle. Le vent m'emporta rapidement loin du treuil du sol. J'entendais avec plaisir le bruit régulier des galets de la suspension métallique roulant sur le câble porteur et le sifflement du vent dans les agrès. Je me sentais environné de ce souffle puissant qui m'éloignait de plus en plus du sol.

Les choses rapetissaient vertigineusement et maintenant je découvrais entièrement le fond de la vallée, la Moselle avec toutes ses courbes, et à perte de vue les coteaux, les forêts et tout ce qu'elles cachaient : ouvrages militaires, forts, etc. Il ne m'avait jamais été donné de faire une si brillante ascension, aussi régulière, aussi rapide et à une telle hauteur... »

L'aérostier après 45 minutes de vol est ramené à terre et se sent un peu étourdi :

« Qu'on se figure, en effet, cet étroit panier, arrivant à peine à la ceinture et pendu à un fil d'acier à peine gros comme un crayon de calepin ».

La guerre



Préparation du lancement d'un train de cerfs-volants
Extrait du film réalisé par Gaumont en 1915

L'État-major porte un grand intérêt à la photographie aérienne qui permet de repérer les forces et défenses ennemies. Dès le début de la guerre, le capitaine Saconney organise une section automobile d'aérostiers basée à Nancy. Avec son équipage, en se déplaçant quotidiennement, il effectue de multiples observations aériennes qui sont retransmises par téléphone et prend de nombreux clichés photographiques. D'autres compagnies d'aérostiers sont créés. Mais les conditions météorologiques très mauvaises de l'hiver 1915 ne permettent pas de sorties de cerfs-volants. En mars 1916, les cerfs-volants sont abandonnés au profit du ballon Caquot, dit Saucisse, très stable, et permettant à un observateur de rester de longues heures en position.



Revue « La Guerre », document de la section photographique de l'armée n°10



Cerf-volant Saconney.

Reconstitution par l'Association Sportive du Cerf Volant Soissonnais
<https://video-streaming.orange.fr/actu-politique/cerf-volant-francais-le-saconney-CNT000001MY82A.html>

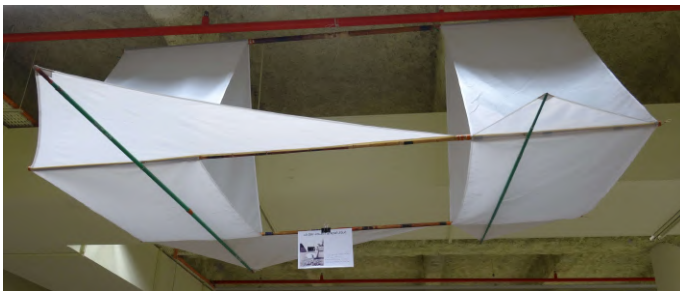
Georges Houard, après la guerre, fondera en 1921 le journal « Les Ailes » dont il sera, pratiquement jusqu'à la fin de sa vie, le rédacteur en chef. Il portera un grand intérêt à la pratique amateur de l'aviation et soutiendra les initiatives, en particulier, le Pou du ciel de Henri Mignet. Georges Houard s'éteindra en 1964.

René Leduc et ses cerfs-volants



René Leduc lui-même, alors lycéen, construit deux cerfs volants qui larguaient des petits parachutes et, une fois seulement, le coq de la basse-cour.

Leduc a reconstitué son cerf-volant en 1980 dans sa maison « les Champs Bleus ».



Le cerf-volant de René Leduc exposé au Grenier de l'Aviation

Un cerf-volant dans l'avion

L'Amicale du Super-Constellation expose, dans le « liner » F-BGNJ de Nantes, un autre cerf-volant. Celui-là a une utilisation moins ludique. Il sert à soutenir l'antenne de la radio de secours « Gibson Girl »² depuis un radeau de sauvetage gonflable. Ce matériel était utilisé par les avions US pendant la Seconde Guerre et aussi pour les survols maritimes des avions civils après le conflit.



La "Gibson Girl" et son cerf-volant porteur d'antenne

² La forme de la radio évoque les femmes à taille fine dessinées par Charles Gibson vers 1890.

Bibliographie :

– Georges Houard « Les ascensions en cerfs-volants », sans date, Librairie aéronautique.

– « Le Cerf-Volant », revue, parution de 1912 à 1914. On consulte les numéros sur Gallica.

– Le site WOKIPI-KITE, en anglais et en français, très complet, consacré aux cerfs-volants.

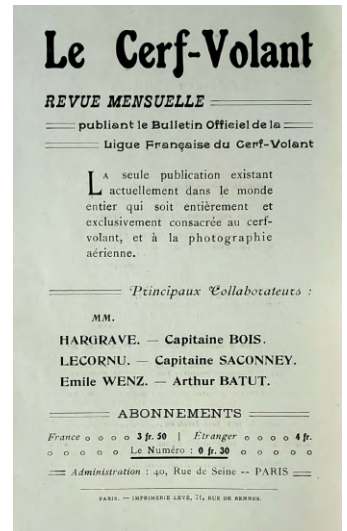
– Le site Lumni, du Ministère de l'Éducation nationale. « La guerre moderne et scientifique. Les éclaireurs de l'air », film Gaumont de 1915, 8m15.

<https://enseignants.lumni.fr/fiche-media/00000001022/les-methodes-d-observation-aerienne-au-debut-de-la-premiere-querre-mondiale.html>

– Wikipédia pour la biographie de Georges Houard.

– « L'homme cerf-volant », interview de Félix Peaucou 28.05.1976 production FR3 Bretagne Pays de Loire réalisation Henri Toulout.

<https://www.ina.fr/ina-eclaire-actu/video/txc00001245/l-homme-cerf-volant>



Le cerf-volant système Saconney au Musée de l'Air et de l'Espace. (Photo © Pyperpote)

– <http://www.pyperpote.tonsite.biz/listinmae/index.php/les-appareils-en-reserve/36-cerf-volant-systeme-saconney>