



BIA 2025-2026

HISTOIRE de l'AVIATION



Préparation au BIA histoire de l'aviation





Les débuts du mythe à la réalité

I. Du mythe à la réalité

L'idée de naviguer ou de s'élever dans les airs est aussi ancienne que l'humanité.

Les dieux messagers des mythologies antiques comme **Mercure** pour les Romains (ou **Hermès** pour les Grecs) sont représentés avec des ailes.





La légende la plus connue est celle de **Dédale et d'Icare**.

Pour s'enfuir d'une tour où ils sont enfermés, Dédale a l'idée de fabriquer des ailes imitant celle des oiseaux, confectionnées avec de la cire et des plumes.

Une fois celles-ci confectionnées, Dédale met en garde son fils en lui interdisant de s'approcher trop près du soleil ainsi que de voler au-dessus de l'eau car ceci était trop dangereux.



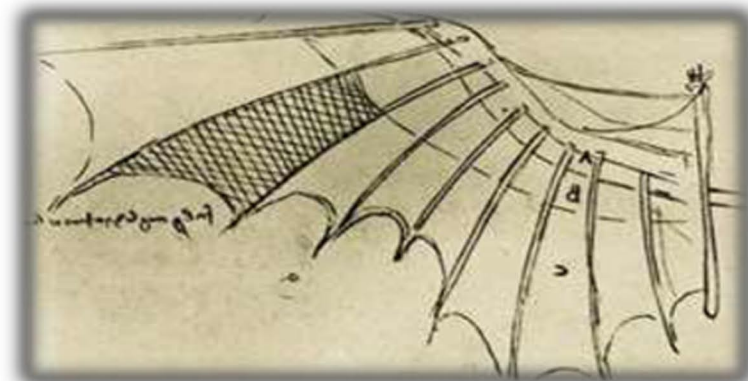
Malheureusement, Icare oublie cet interdit : Il prend trop d'altitude ce qui fait fondre la cire de « ses ailes ». Il meurt précipité dans la mer. Dans la réalité plus on s'élève en altitude et plus la température diminue.



Les années 1500 : Apparition des premières études sur le vol des oiseaux.

Léonard de Vinci conçoit, dessine des machines volantes, proche de l'avion, de l'hélicoptère et du parachute. Il dessine l'hélice.

Pourtant il ne fera aucune tentative pour les réaliser.

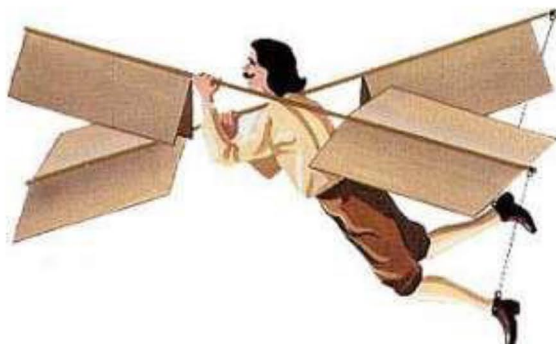




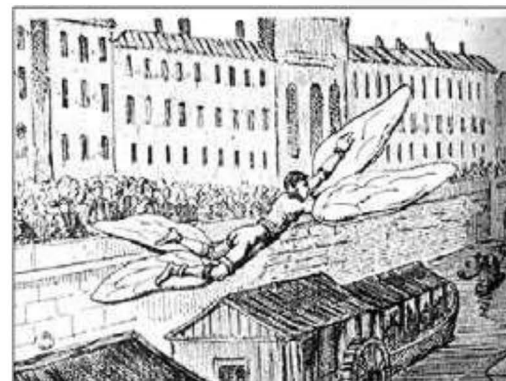
Les années 1600 : Le philosophe **Descartes** ne croit pas que l'homme puisse voler par ses propres moyens. Il estime que l'homme manque de force et ne dispose pas de moyens assez puissants pour s'élever dans les airs.



Mais de nombreux téméraires vont tenter leur chance ...



Besnier (1678)



Marquis de Bacqueville (1742)



II. Les aérostats

Dans les années 1700 : deux directions vont progressivement s'opposer ...

- Les partisans des plus légers que l'air qui sentent bien que leur rêve de s'élever dans les airs est réalisable ...
- Les partisans des plus lourds que l'air qui veulent voler comme les oiseaux ... Mais malheureusement, ils ne trouveront pas de sitôt le moteur dont ils ont besoin pour mener à bien leurs projets.



A. Les ballons

Le 4 juin 1783 : Les **frères Montgolfier** font la démonstration que l'on peut s'élever dans les airs avec le premier ballon captif à air chaud. Ils renouvellent l'expérience le **19 septembre** à Versailles en présence du roi Louis XVI, embarquant un mouton, un canard et un coq.



Le 21 novembre 1783 : **Pilâtre de Rozier** et le Marquis d'Arlandes réalisent le premier vol libre en ballon. Ils parcourent 9 km au-dessus de Paris en 26 minutes.

Le 1er décembre 1783, c'est le premier vol d'un ballon à hydrogène qui dure plus de 2h à 500 mètres d'altitude, réalisé par Jacques Charles et Nicolas-Louis Robert.



En 1785 : JP Blanchard et son passager J. Jeffries réalisent la traversée de la Manche, entre Douvres et Calais, à bord d'un ballon à hydrogène.



Le 15 juin 1785 : Pilatre de Rozier se tue dans l'incendie de son ballon, dans une tentative de traversée de la Manche de la France vers l'Angleterre.

C'est la première catastrophe aérienne !



En 1794 : Le ballon est utilisé, à des fins militaires, comme moyen d'observation lors de la bataille de Fleurus contre les troupes anglo-hollandaises.



En 1797 : **André-Jacques Garnerin** effectue le 1^{er} saut en parachute depuis un ballon (680 m hauteur) au-dessus de Paris.

En 1804 : Gay-Lussac atteint 7000 m et étudie le champ magnétique terrestre et la composition de l'air.

En 1858 : Nadar réalise la première photographie aérienne de Paris depuis un ballon captif.

En 1870 : Les ballons sont utilisés pour transporter le courrier depuis Paris assiégée par les Prussiens.



B. Les ballons dirigeables

L'inconvénient principal du ballon est l'absence de moyen de pilotage.

Un ballon est entraîné par le vent et donc circule à la même vitesse et dans la même direction que lui.

En 1852 : Vol du 1^{er} dirigeable, mu par un moteur à vapeur. **Henri Giffard** parcourt 27 km entre Paris et Elancourt à une vitesse moyenne de 8 km/h.



En 1884 : Vol du dirigeable « La France » de **Charles Renard**, qui réalise le 1^{er} vol contrôlé en circuit fermé.

Il est actionné par un moteur électrique de 8,5 ch qui entraine une hélice placée à l'avant de l'appareil.

En 1898 : **Santos-Dumont** adapte un moteur à essence sur un dirigeable.

En 1901 : Il contourne la Tour Eiffel avec son Santos Dumont VI !





En 1906 : l'Allemagne développe des dirigeables de grandes tailles grâce au **Baron Von Zeppelin**.



A partir de 1928, les Graf-Zeppelin, longs de 236 m, sont constitués de cinq ballons enfermés dans une carcasse en aluminium, recouverte de toiles et actionnée par cinq moteurs de 530 CV. Ceux-ci pouvaient emporter jusqu'à 24 passagers dans un confort digne des grands bateaux de croisières à travers le monde.



Lors de la première guerre mondiale, le Zeppelin est utilisé par l'Allemagne pour bombarder Londres. Ils seront rapidement détrônés par

En 1910 : C'est la première traversée de la manche en dirigeable



En 1930 : Le dirigeable Anglais R101 (hydrogène) s'écrase tuant ses 48 passagers.

En 1937 : Nouvel incident encore dû à l'hydrogène et à l'électricité statique, qui va provoquer dans le New Jersey devant les caméras :

La catastrophe du Zeppelin « Hindenburg ».

36 des 97 passagers à bord de l'appareil vont périr dans les flammes.

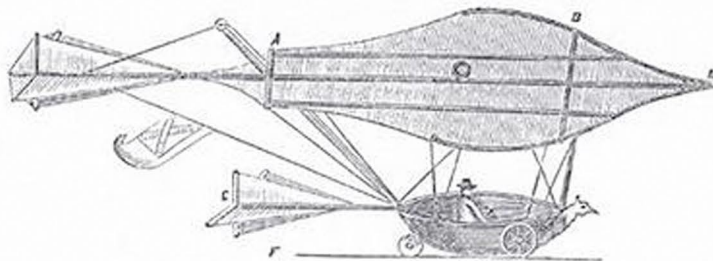


Cet accident spectaculaire et dramatique marquera la fin des vols de dirigeables jusqu'à un redémarrage récent.



III. Les pionniers de l'aviation (1890-1907)

En 1809 : Le baron anglais **Georges Cayley** publie un ouvrage dans lequel il décrit pour la première fois la portance et la trainée. Il explique que la solution aile fixe + propulsion est préférable aux ailes battantes. Il invente l'empennage et la dérive et réalisera ultérieurement des modèles réduits de planeurs.





En Décembre 1856 : Apparition du premier signe que l'on peut faire voler un « plus lourd que l'air ». En effet, en Bretagne, sur la plage de Saint Anne-la-palud, **Jean Marie Le Bris** va réussir à faire s'élever son planeur l'Albatros.



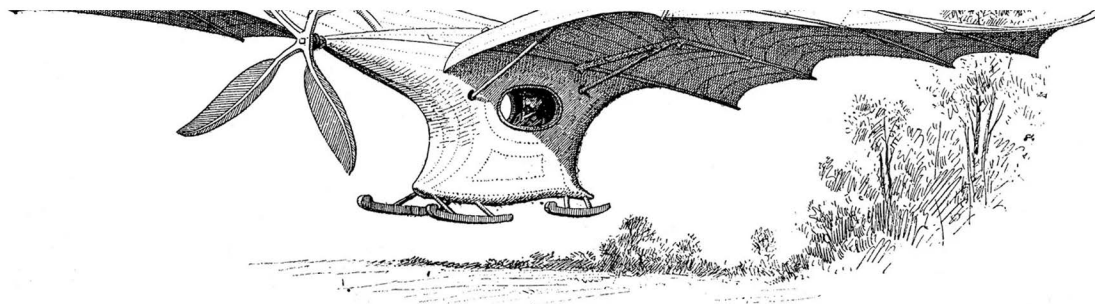
Sa machine décolle, posée sur une charrette, face au vent et tirée par un cheval.



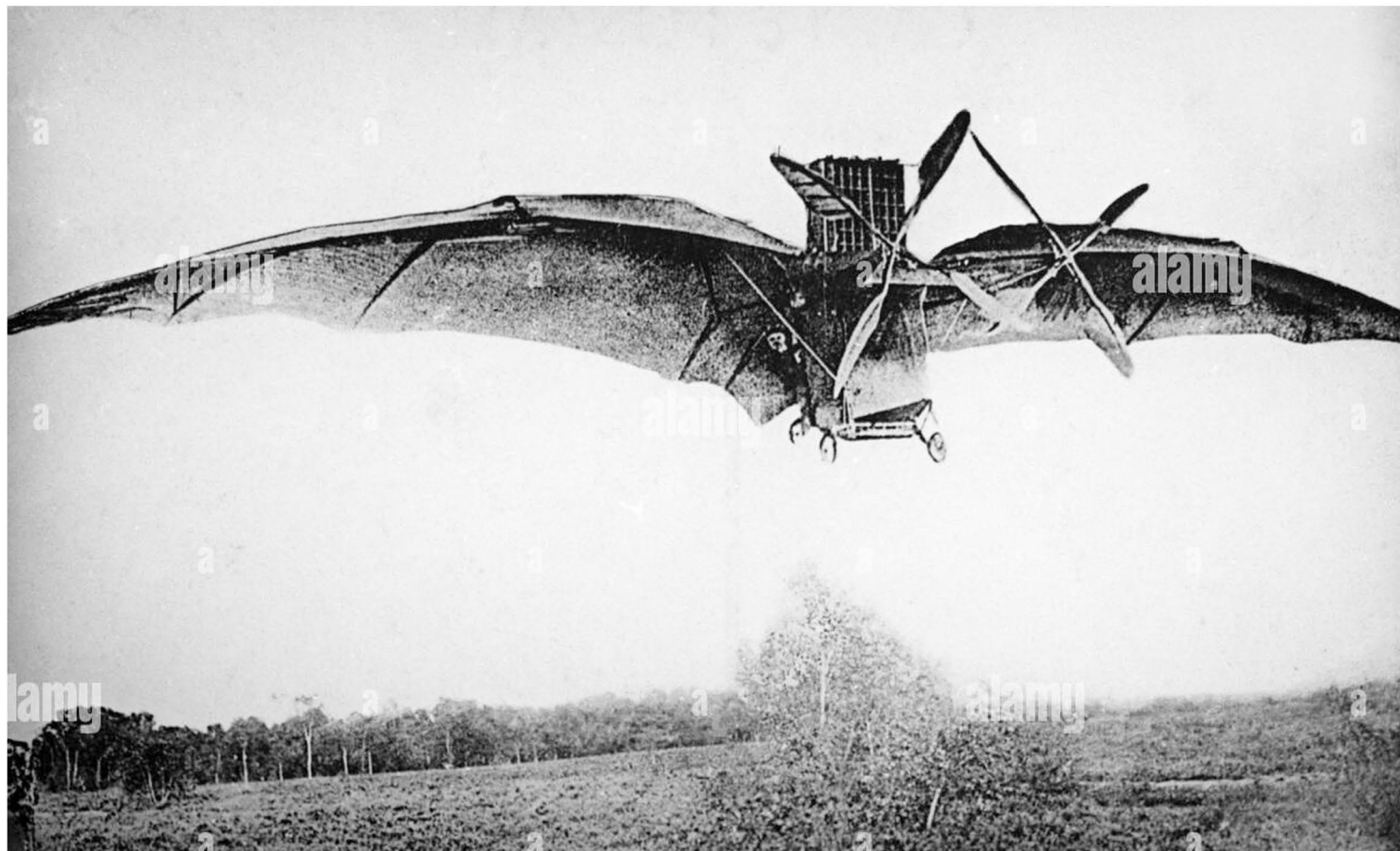
En 1857 : Felix du Temple fait décoller un modèle réduit de 700 g propulsé par une machine à vapeur.

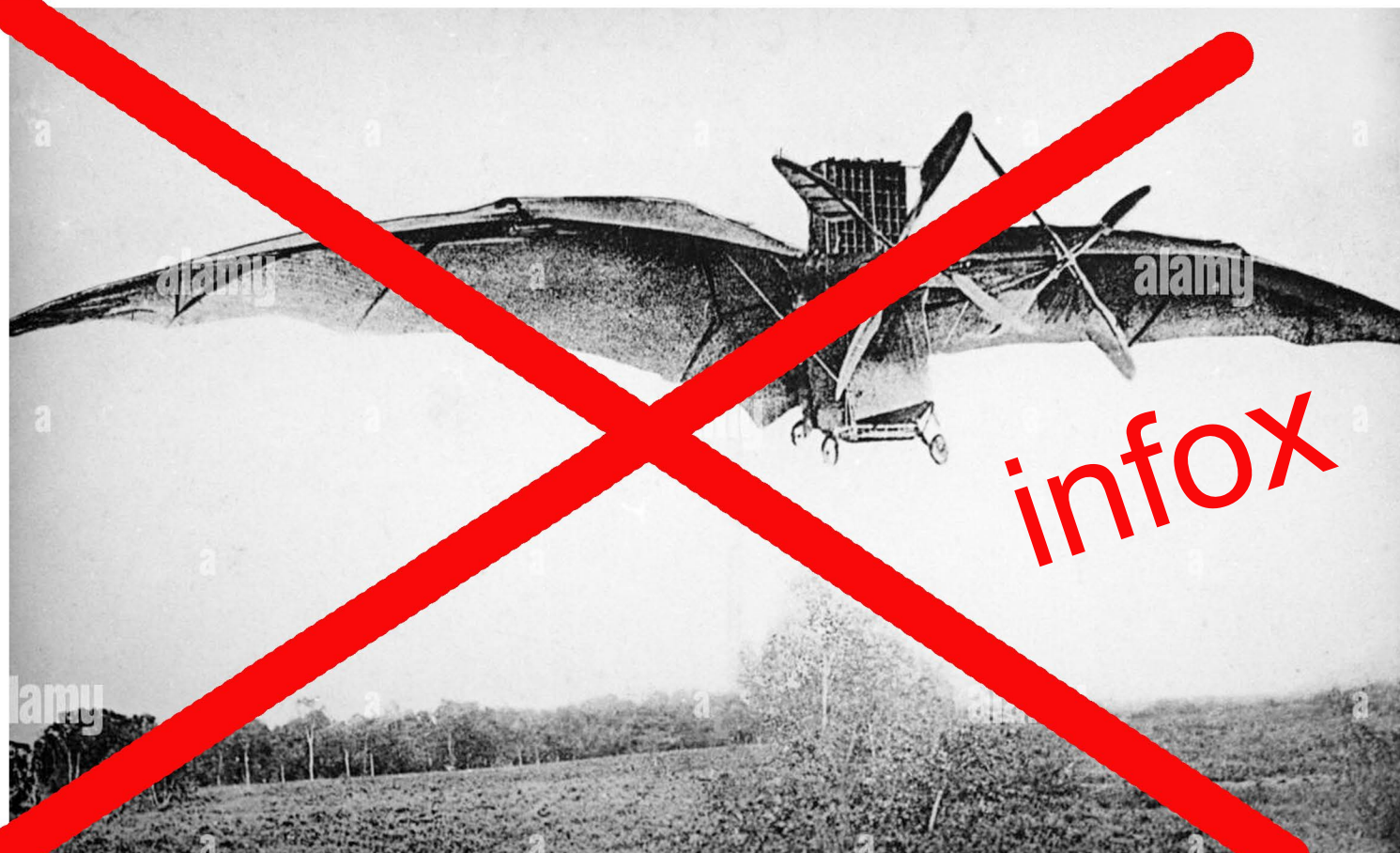


En 1890 : L'aéroplane entre dans l'histoire de l'aviation avec le décollage sur 50 m de l'Eole de **Clément Ader**, né à Muret près de Toulouse.



L'OISEAU DE M. ADER.





Fake
news



Entre 1890-1896 : Otto Lilienthal réalise plus de 2500 vols avec ses planeurs.

« Inventer un avion n'est rien. Le construire est un début. Voler c'est tout »

« Nous devons voler et tomber... voler et tomber... jusqu'à ce que nous puissions voler sans tomber ! »





Lilienthal vol de pente



En 1897 : Clément ADER réalise une évolution de l'Eole équipée de deux moteurs, et celle-ci va s'élever sur 200 m. Son appareil porte le nom d'avion (N°3)

« Qui sera maître de l'air sera maître du monde »

<<Ce vol n'était qu'un saut car Eole ne put jamais faire un vol soutenu et dirigé. Ce "vol", antérieur à celui des frères Wright en 1903, est controversé en raison de doutes sur sa réalité et des caractéristiques de stabilité et de contrôle de l'appareil, le rendant quasiment incontrôlable dans l'air.>>



mais on doit à Clément Ader le mot : AVION

Quelques années plus tôt, La Landelle et Ponton d'Amécourt avaient inventé une série de mots qui contenaient l'idée de voler en utilisant pour étymon le mot latin avis qui veut dire « oiseau » Certains de ces mots sont entrés dans l'usage : aviation (sur le modèle de navigation), aviateur, aviatrice.

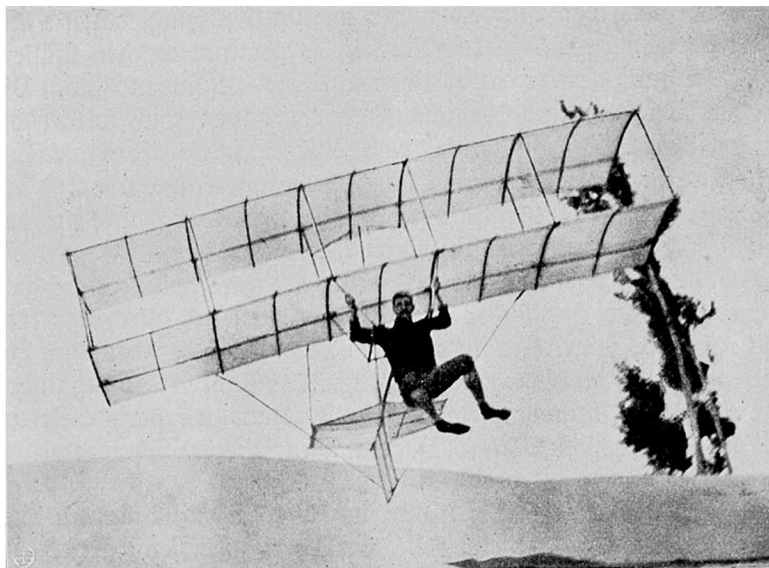
Clément Ader a repris la même racine, avis, pour nommer son appareil volant.
Il demande un brevet d'invention pour un appareil ailé destiné à la navigation aérienne, qu'il appelle avion.

Le mot avion était peu employé jusqu'au début du XXe siècle : on disait plutôt aéroplane.

Mais au cours des années 1910, le mot avion devient de plus en plus courant et supprime le mot aéroplane dans l'usage.



De 1898 à 1903 : L'ingénieur américain d'origine française **Octave Chanute** va développer des planeurs et synthétiser les connaissances de l'époque.

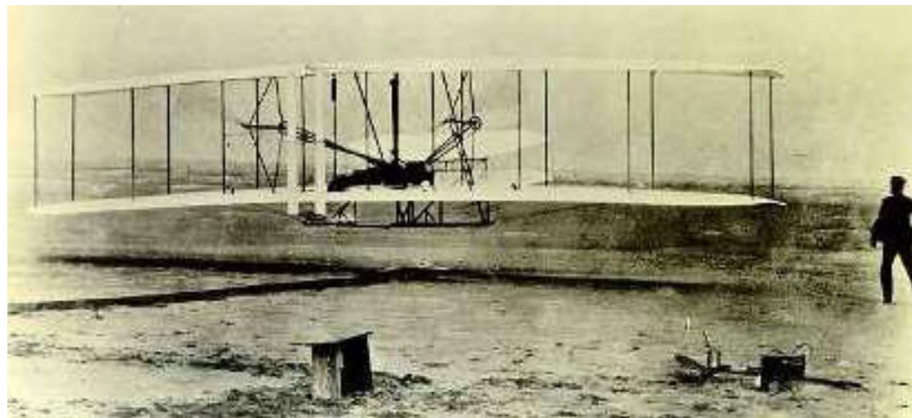


Sa route va croiser aux Etats-Unis celle de deux frères, fabricants de bicyclettes : **Orville et Wilbur Wright**.





En 1903 : Flyer (la machine volante) des **frères Wright**, réalise son **premier vol** à Kitty-Hawk en Caroline du Sud.



Il est équipé d'un moteur de 12 CV en aluminium. Le vol dure 59 s sur 260 m.

En 1904 : les **frères Wright** réalisent le premier vol en circuit fermé sur le Flyer II (1240 m en 1 min 36).

En 1905 : Le Flyer III vole 38 min sur 39,4 km à une moyenne de 61,5 km/h !

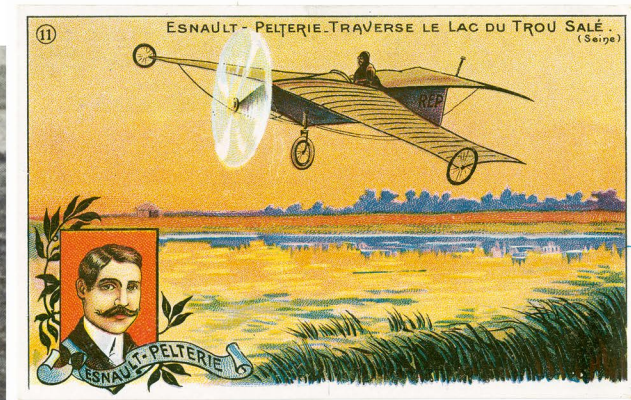
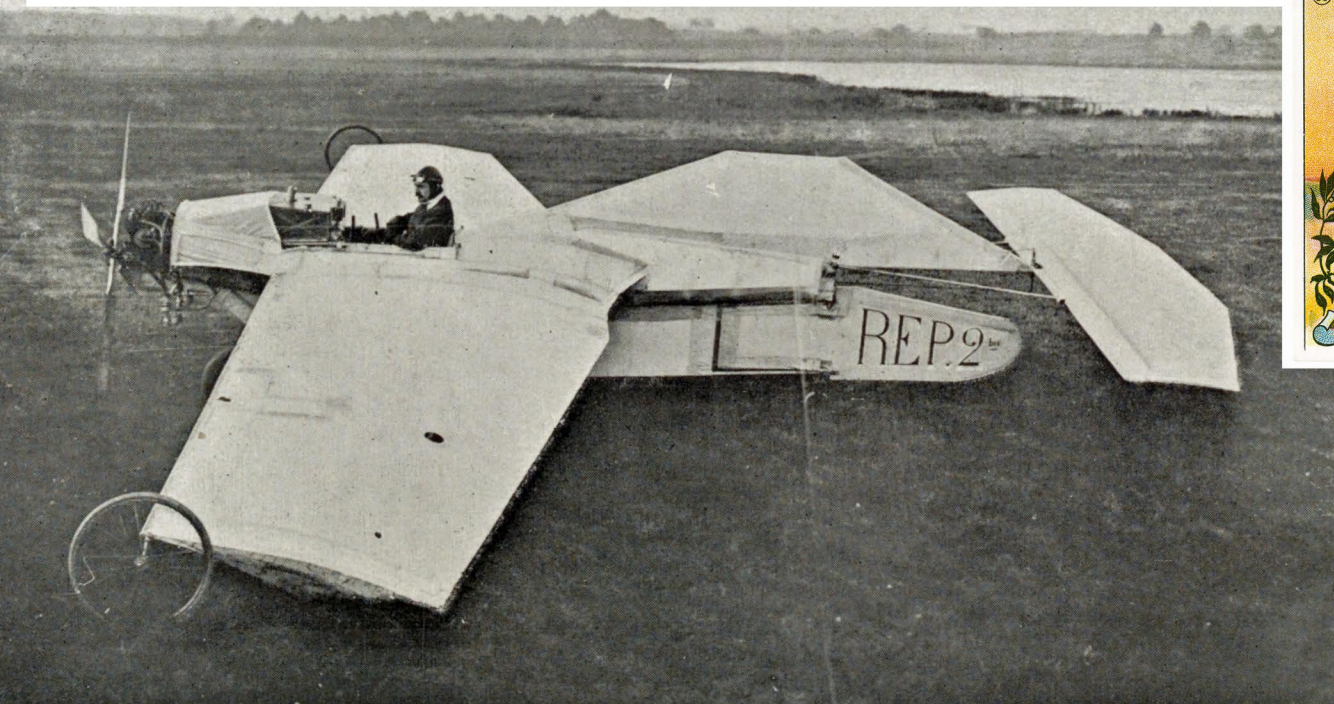


En 1906 : Santos Dumont avec son avion « 14 BIS », muni d'un train d'atterrissage (deux roues de bicyclette), réalise un vol de 220 m à 5 m au-dessus du sol près de Paris. C'est le premier vol homologué d'un plus lourd que l'air. Il est muni d'un moteur « Antoinette » de 24 CV.





En 1906 : le français **Robert Esnault-Pelterie** invente le « manche à balai » qui commande les ailerons et les gouvernes de profondeur. **Louis Blériot** invente un dispositif similaire surnommé « la cloche ».





Robert Esnault-Pelterie

Robert Esnault-Pelterie est resté dans l'histoire pour avoir inventé :

- a) L'hélice à pas variable
- b) Les ailerons
- c) Le manche à balai ←
- d) L'hydravion

Un moteur à étoile C



Le manche à balai



Esnault-Pelterie Robert Pionnier français de l'astronautique et de l'aviation.

*Ingénieur, il invente le **moteur en étoile**. Il est aussi l'inventeur du **manche à balai** en 1906 qui permet de piloter l'avion.*

Malheureusement il ne dépose pas de brevet et c'est une firme américaine qui exploite son invention, malgré tous ses efforts pour faire reconnaître ses droits.



Le Titan équipé d'un moteur à étoile



Robert Esnault-Pelterie

1881

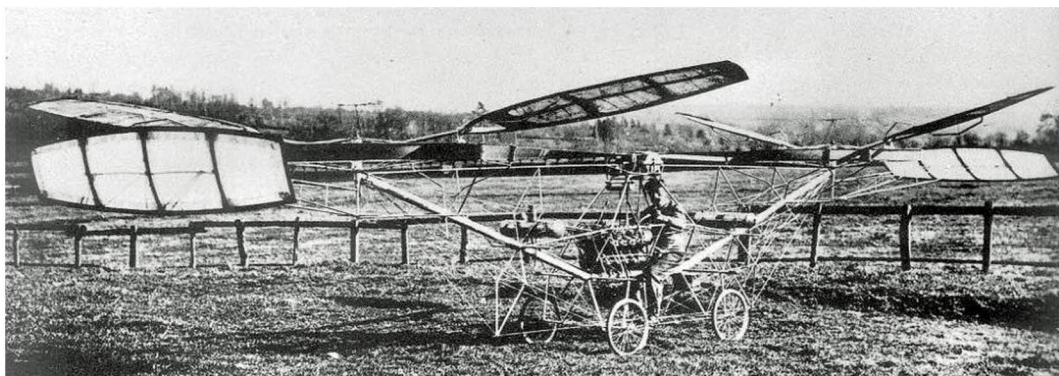
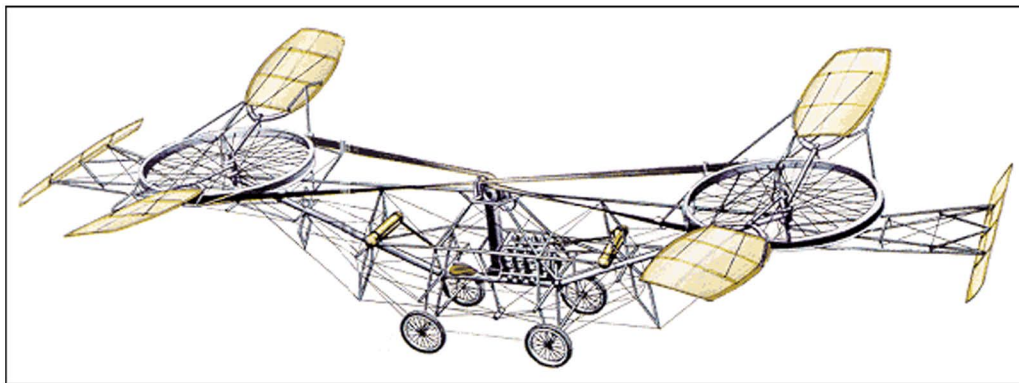
1957



sputnik
1957



en 1907 Paul Cornu (1881-1944) réalise le premier hélicoptère





IV. Les premiers records (1908-1913)

En 1908 : **Henri Farman**, sur un avion de **Gabriel Voisin**, réalise le premier kilomètre homologué en circuit fermé.

C'est aussi **Farman** qui réalise la même année, le premier vol avec un passager. Wilbur Wright quant à lui remporte la coupe Michelin et porte le record de distance à 124 km.

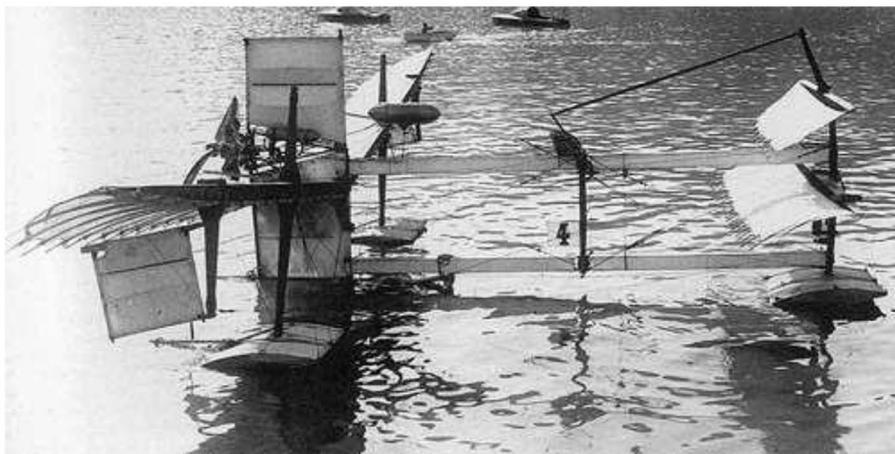


En 1909 : **Louis Blériot**, avec son Blériot XI, un monoplan de sa fabrication, réalise la traversée de la Manche.





En 1910 : Henri Fabre fabrique le premier hydravion (Le « canard ») qui décolle de l'étang de Berre.



En 1910 : Le **général Roques** regroupe les services de l'aérostation et de l'aviation militaires. Il officialise le terme avion, en hommage à Clément Ader.

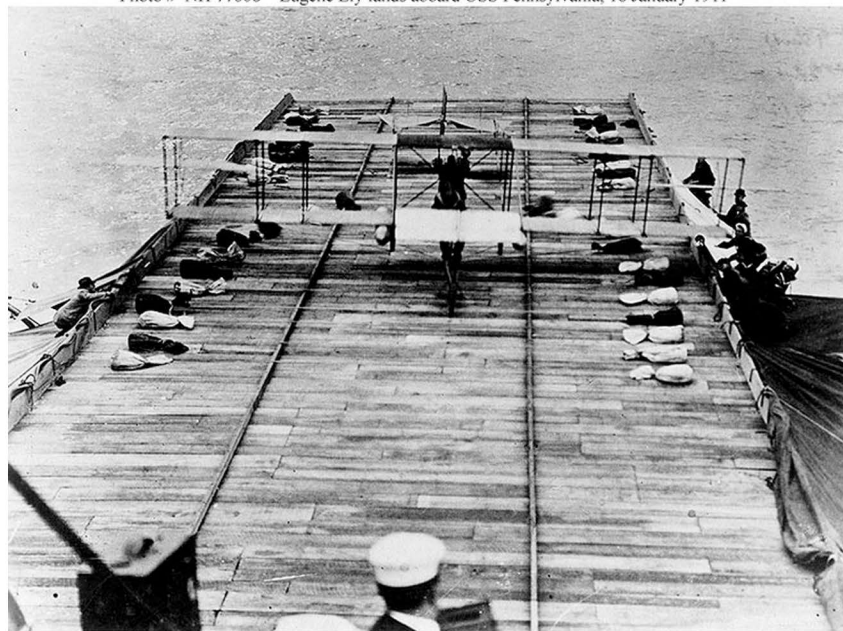


En 1911 : Eugene Ely réalise le premier appontage sur un croiseur américain dans la baie de San Fransisco.

Photo # NH 82737 Eugene Ely about to land on USS Pennsylvania, 18 January 1911

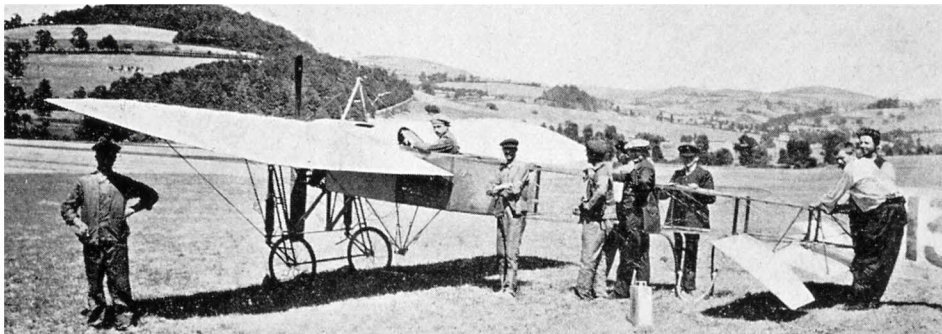


Photo # NH 77608 Eugene Ely lands aboard USS Pennsylvania, 18 January 1911





En 1913 : Roland Garros traverse la Méditerranée avec un Morane type H. La traversée dure 7h53 sur 730 km.



Morane Saulnier
de type H
60 cv



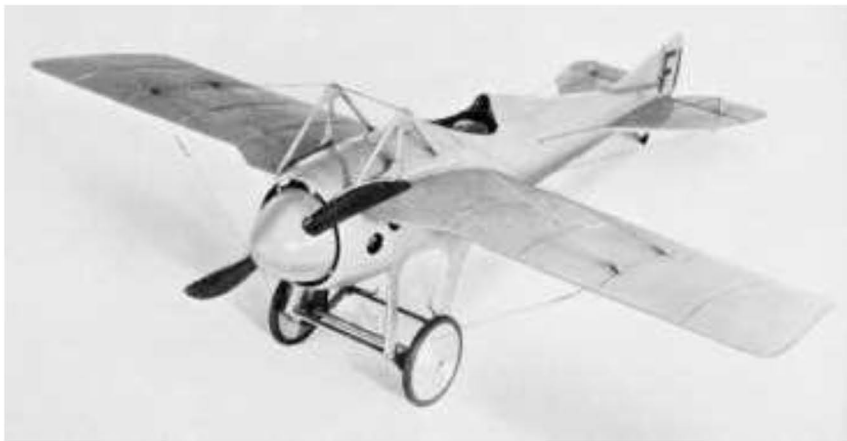


En 1913 : l'aviateur **Adolphe Pégoud**, saute de son monoplane Blériot en parachute. Il réalise la même année un looping et un vol sur le dos. Il sera le premier As de la 1^{ère} guerre mondiale (5 victoires).





Toujours **en 1913** : l'ingénieur **Deperdussin** permet à Maurice Prévost d'atteindre les 200,8 km/h avec son avion très moderne (aile basse, aucun haubanage et un moteur de 160 cv).



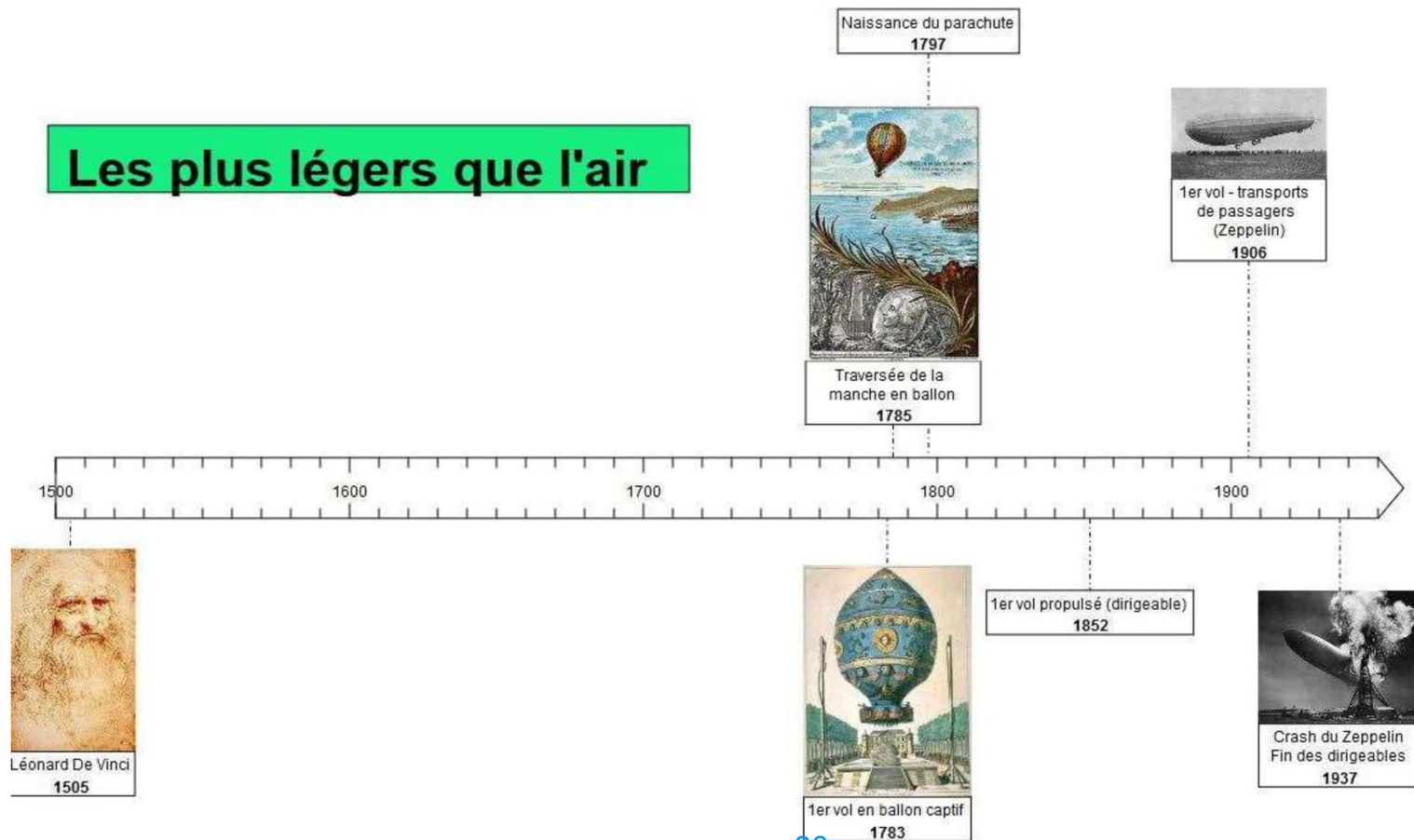


Tandis qu'**Igor Sikorsky**, fabrique en Russie le premier quadrimoteur, le Bolchoï.





Les plus légers que l'air





2 d'une guerre à l'autre

I. La Première Guerre Mondiale (1914-1918)

En 1914 : Début de la guerre, les avions militaires sont peu nombreux et servent surtout à l'observation, la surveillance et pour le renseignement.

L'avion est un moyen, plus pratique que le ballon captif, pour voir de l'autre côté de la colline.



Aviatik

Spad





Le 2 septembre, **Louis Bréguet** observe les mouvements de l'armée allemande vers Paris. Il avertit l'état-major et contribue ainsi à la victoire de la Marne.

De Février à Décembre 1916 : La bataille de Verdun fait rage pendant 10 mois et les militaires commencent à voir les possibilités offertes par l'aviation.

« Balayez-moi le ciel ! Je suis aveugle ! ».

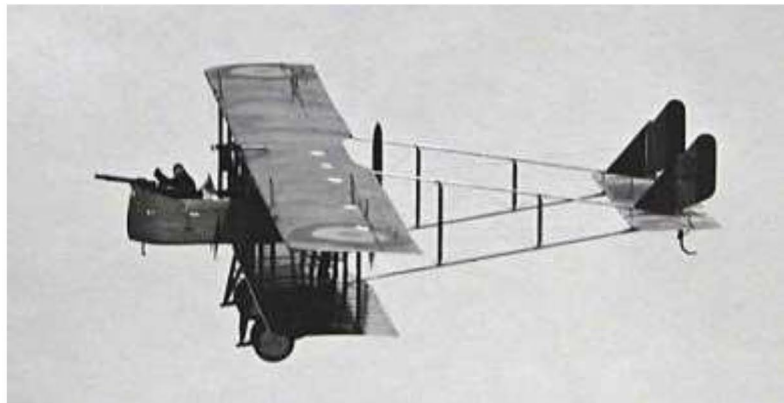
Et dès lors, l'aviation se procure une place importante dans le conflit (chasse, bombardement) et dans tous ceux qui se dérouleront par la suite.





A. Les missions aériennes

1. Les Farman et Caudron pour la « Reconnaissance »



Farman MF-11

2. Les Morane, Nieuport et Spad pour la « Chasse »



Spad XIII



Mais aussi le Fokker DVII allemand et le Sopwith Camel anglais.

3. Les Voisin et Breguet pour le « Bombardement »



Breguet XIV

Mais aussi le Gotha allemand et le de Havilland DH9 anglais.

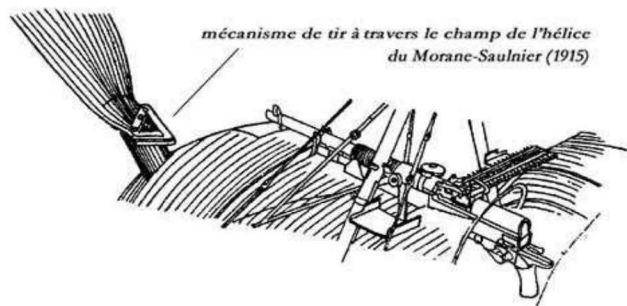


B. Les principaux événements

En 1914 : Le sergent **Joseph Frantz** et son mécanicien-mitrailleur, le caporal **Louis Quenault**, à bord de leur biplan Voisin, croisent la route d'un Aviatik allemand qu'ils parviennent à abattre, remportant ainsi la première victoire aérienne de l'histoire.

(A l'époque on se tire dessus à la carabine).

En 1915 : **Roland Garros** réalise le premier tir avec une mitrailleuse à travers l'hélice de son Morane (balles déviées).



Le système sera perfectionné par Fokker, qui synchronisera hélice et mitrailleuse.



En 1915 : Le premier vol d'un **avion entièrement métallique**, le Junkers J1 (allemand).



En 1916 : Des pilotes volontaires américains se sont regroupés dans une nouvelle escadrille baptisée « Lafayette » en souvenir de l'aide des Français pour l'indépendance de ce pays.





En 1916 : **Marcel Bloch** (qui deviendra plus tard **Marcel Dassault**) conçoit la meilleure hélice de l'époque (l'Eclair).





En 1917 : Un chasseur anglais décolle du pont de l'HMS Furious.



C'est le premier « porte-avion » de l'histoire.

En 1917 : L'armée française regroupe les meilleurs pilotes au sein d'une même escadrille « Les cigognes ». La Royal Air Force sera créée en 1918, indépendante de l'armée de terre et de la marine.



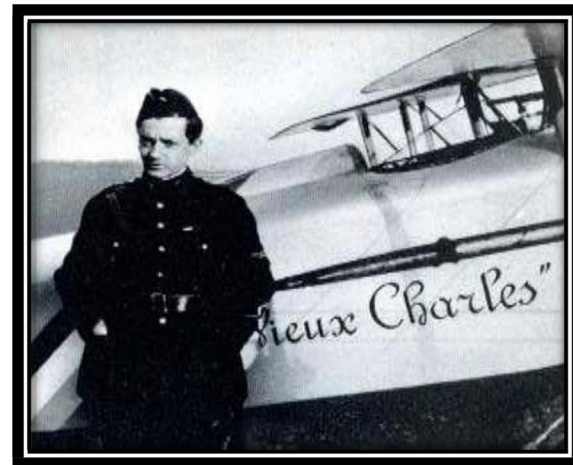
C. Les As de la Première Guerre Mondiale :

France



Charles Nungesser
45 victoires

René FONK 75 victoires



Georges Guynemer
54 victoires



Fils d'un ouvrier des scieries vosgiennes (Ranrupt),
René Fonck apprenti-mécanicien

11e régiment du génie d'Épinal, où il fait ses classes.
affecté dans l'aéronautique au début de l'année 1915.
élève pilote à l'école Caudron du Crotoy.
pilote (observation) à Corcieux

René Fonck près de son SPAD S.XIII.





Allemagne



Manfred Von Richthofen (le baron rouge, le Cirque Volant)

80 victoires

Ernst Udet

62 victoires

Max Immelmann (inventeur d'une figure acrobatique)

17 victoires



Anglo-saxons

James Mc Cudden (GB)

57 victoires

Mike Mannock (GB)

50 victoires

Albert Ball (GB, le Guynemer anglais)

44 victoires

Billy Bishop (CAN)

72 victoires

Eddie Rickenbaker (USA)

26 victoires





D. Le bilan

148 aéronefs en France en 1914, 4 500 en 1918

52 000 aéronefs et 92 000 moteurs construits en France, 48 000 aéronefs en Allemagne et 40 000 en Grande-Bretagne

Les moteurs sont passés de 200 à 400 CV, les charges utiles de 250 à 2500 kg.



II. L'Entre-Deux-Guerres (1919-1939)

A. Les grands Raids :

En 1919 :

- **Roget** et **Coli** partent de Paris pour rejoindre Kenitra au Maroc.
- **Alcock** et **Brown** traversent l'Atlantique Nord sans escale de Terre Neuve à l'Irlande (3100 km en 16h12) sur Vickers Vimy.





Jules Védrines (1881-1919)

Le 19 janvier 1919, il atterrit avec un Caudron G.3 le toit des Galeries Lafayette à Paris (25m).

<https://www.ina.fr/ina-eclaire-actu/jules-vedrines-un-pilote-sur-les-galeries-lafayette>



décès le 21 avril 1919 :
vol d'inauguration
de la ligne Paris-Rome
sur bimoteur Caudron C-23,
panne d'un moteur
à Saint-Rambert-d'Albon.



II. L'Entre-Deux-Guerres (1919-1939)



7 août 1919 Charles Godefroy passe sous l'arc de Triomphe

140 kilomètres par heure
avec son appareil de type biplan Nieuport XVII,
à 10 mètres d'altitude... pour contester
que les As de la Première Guerre mondiale
soient obligés de défiler à pied pour le 14 juillet.



II. L'Entre-Deux-Guerres (1919-1939)

A. Les grands Raids :

En 1921 : Adrienne Bolland
traverse la Cordillères des Andes (6000
m) avec son Caudron G3.





Adrienne Bolland (1895-1975)



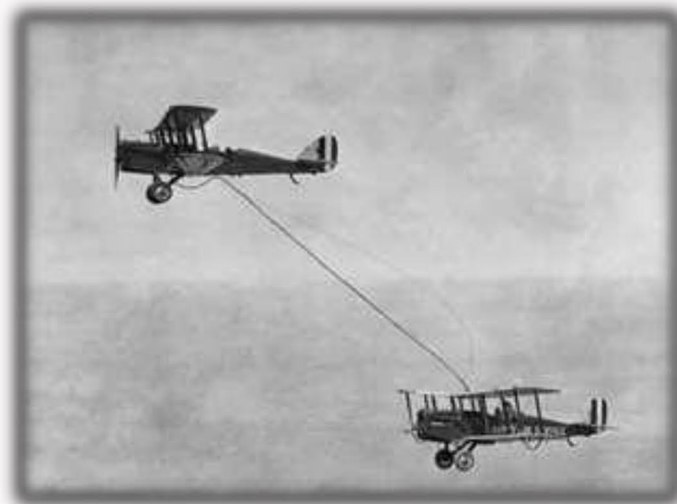
le 1 avril 1921
après un vol de 4 h15
à une moyenne de 50 Km/h
(et 4200m d'altitude)
sur Caudron G3 (80 CV)
elle se pose à
Los Andes CHILI





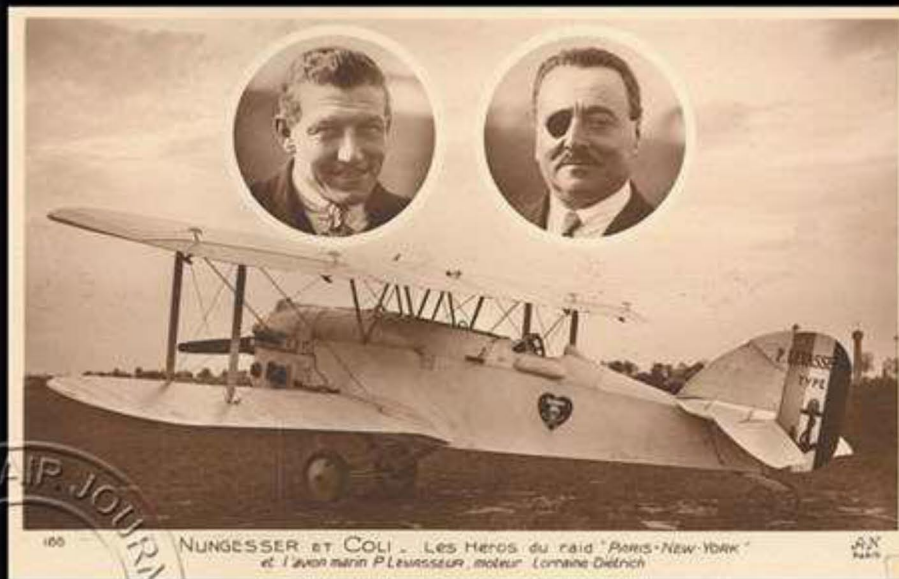
En 1923 : Kelly et Mac Ready réalisent la traversée du continent américain sans escale (4088 Km) entre New-York et San Diego.

En 1923 : C'est aussi le premier ravitaillement en vol réussi.





En 1927 : **Nungesser et Coli** tentent la traversée de l'**Atlantique Nord** sans escale à bord de leur biplan Levasseur (L'Oiseau blanc). Ils disparaissent en mer.





Quelques jours plus tard, **Charles Lindbergh** relie **New York** à **Paris Le Bourget** avec le « **Spirit of St Louis** », en 33 h 30.



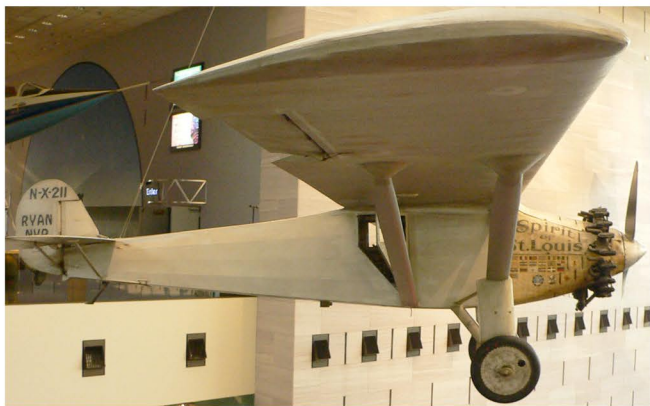


Charles Lindberg (1902-1974)

les 20 et 21 mai 1927, en 33h30,
à bord d'un avion spécialement conçu
il relie New York à Paris



Quelques jours plus tard, **Charles Lindbergh** relie New York à Paris Le Bourget avec le « Spirit of St Louis », en 33 h 30.





En 1927 : Costes et Le Brix traversent l'Atlantique Sud sans escale du Sénégal au Brésil sur Breguet 19.

En 1930 : **Coste et Bellonte** avec le Breguet 19 « Point d'interrogation » traversent l'Atlantique Nord de Paris à New York.





En 1931 : 1^{ère} traversée du Pacifique sans escale entre les USA et le Japon (Panghorn et Herdon)

En 1932 : Une femme réussit la traversée de l'Atlantique Nord en solitaire à son tour.

C'est **Amélia Earhart**. Elle disparaîtra en 1937 lors d'une tentative du tour du monde.





Quelques françaises célèbres

Maryse Bastié : détentrice de records féminins de distance et durée, traverse l'Atlantique Sud en 1936. Capitaine dans l'armée de l'air.

Hélène Boucher : record de vitesse toutes catégories sur 1000 km en 1934 sur Caudron Renault

Maryse Hilsz : record féminin d'altitude en 1936, grande résistante, 1^{ère} femme reçue dans l'armée de l'air





En 1938 : Howard Hughes bat le record du tour du monde en 3 jours 19 heures et 24 mn aux commandes d'un Lockheed Electra (le 1^{er} tour du monde date de 1933).





B. L'Aéropostale

Au lendemain de la Première Guerre, la France a énormément d'avions dont elle ne sait que faire.

Pierre Georges Latécoère a l'idée d'utiliser ces avions pour transporter le courrier dans les colonies française. Il fonde les lignes Latécoère qui deviendront **l'Aéropostale** en 1927.





B. L'Aéropostale

En 1919 : Avec le pilote **Lemaître**, il réalise un vol de Toulouse à Casablanca avec une escale à Barcelone Alicante et Malaga.

Il porte au **Maréchal Lyautey**, qui le reçoit sur le champ d'aviation, le Journal "Le Temps", arrivé le matin à Toulouse avec un bouquet de violettes.

La Ligne est alors née très rapidement, et va se développer dans toute l'Afrique du Nord, Dakar (1925) puis vers l'Argentine et le Brésil (1928).

Des pilotes aventuriers vont écrire sa légende :
Guillaumet, Mermoz, St Exupéry...

B. L'Aéropostale

En 1928 : Mermoz traverse l'Atlantique Sud avec un Hydravion (Latécoère 28) pour le premier vol commercial qui va jusqu'à Buenos Aires.



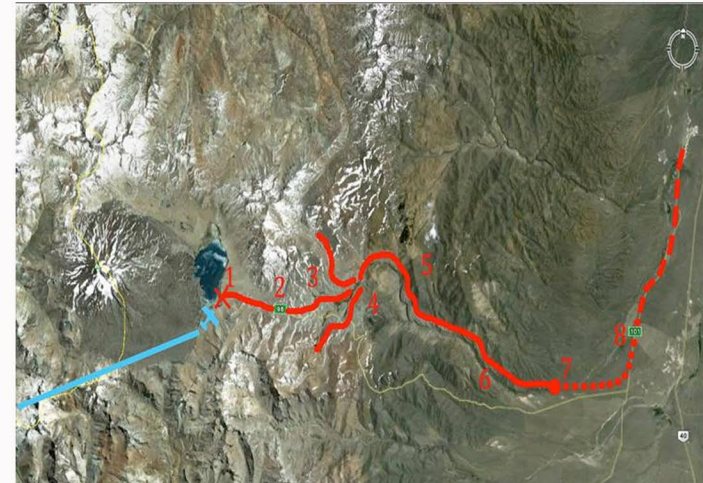
A partir de 1929 : Le courrier est acheminé de Buenos Aires à Santiago du Chili en passant les Andes.

B. L'Aéropostale

Henri Guillaumet (1902 - 1940)

13 juin 1930 (hiver) traversée des Andes / Tempête/
posé à cours d'essence / 48 heures attendre fin de tempête,
+ 5 jours de marche :

« Ce que j'ai fait, je te le jure, jamais aucune bête ne l'aurait fait »



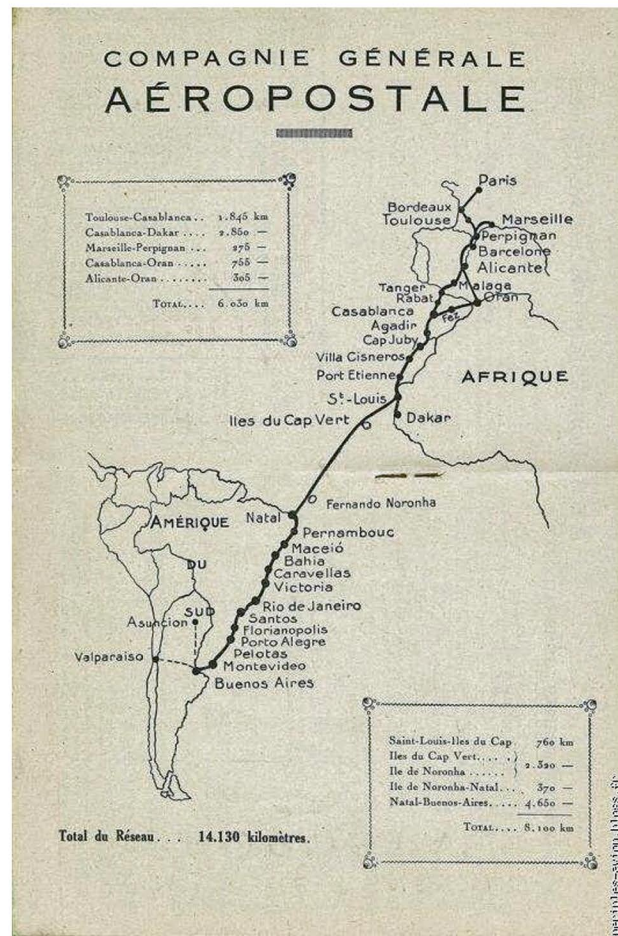


B. L'Aéropostale



Didier Daurat (1891-1969)
directeur de l'exploitation

Difficultés financières en 1929,
cessation de paiement en 1931 ...
ce qui abouti à la fondation
d'Air France en 1933





En 1936 : Mermoz disparaît aux commandes de son Latécoère 300 (Croix du sud). Son dernier message :
« Coupons... moteur... arrière droit »



C'est la fin d'une époque et de l'aventure de l'Aéropostale.



A partir de 1930 : Toutes les grandes explorations sont terminées.

Presque toutes les liaisons ont été faites. L'aviation a perdu un peu de son caractère aventureux et héroïque pour devenir une routine.

L'Explorateur est remplacé par le Commandant de bord.





C les débuts de l'aviation commerciale

Dès 1919 : Les techniques ont suffisamment évolué pour permettre d'envisager une exploitation commerciale des avions.

Le Farman Goliath F 60 relie Paris à Londres avec 11 passagers.





C les débuts de l'aviation commerciale

Les premières compagnies sont créées : KLM (1919), Aeroflot (1923), Lufthansa (1926), PanAm (1926), fondée par **Juan Trippe**, TWA (1930), rachetée par **Howard Hughes** en 1939.



En 1933 : Air France voit le jour, avec le regroupement de cinq compagnies Françaises (l'Aéropostale, Air Union, Farman, C.I.D.N.A et Air Orient).

En 1933 : 1^{er} vol du Boeing 247, 1^{er} avion commercial à train escamotable. C'est le début de la suprématie américaine dans l'aviation de transport.



C les débuts de l'aviation commerciale

En 1935 : Naissance d'un avion de légende, le DC3 (Dakota en version militaire), conçu par Arthur Raymond.

Il sera construit en 17 000 exemplaires jusqu'aux années 1970 !

C'est un avion rentable pour les compagnies aériennes, capable de transporter 21 passagers à travers les Etats-Unis en faisant une seule escale.



appelé aussi C47
dans la guerre 39-45



C les débuts de l'aviation commerciale

En 1938 : Boeing sort le B 307

Stratoliner, premier appareil à cabine pressurisée. A partir de ce moment, les avions peuvent voler au-dessus des turbulences météorologiques (6000 m), rendant le voyage plus calme et plus sûr.





suite au prochain numéro ...

Partie 3 : De 1945 à nos jours

- I. Le « mur » du son
- II. L'aviation militaire
- III. L'aviation commerciale
- IV. Les hélicoptères et les avions expérimentaux

Partie 4 : La conquête de l'espace

- I. Les précurseurs
- II. De Spoutnik à Apollo
- III. De Skylab à l'ISS

Marie Marvingt

22 langues

Article Discussion

Lire Modifier Modifier le code Voir l'historique Outils

★ Vous lisez un « *bon article* » labellisé en 2019.

Marie Marvingt, née le 20 février 1875 à [Aurillac](#) ([Cantal](#)) et morte le 14 décembre 1963 à [Laxou](#) (banlieue de [Nancy](#), en [Meurthe-et-Moselle](#)), est une pionnière de l'[aviation](#), [inventrice](#), [sportive](#), [alpiniste](#), [infirmière](#) et [journaliste française](#).

Surnommée « la fiancée du danger », elle se fait connaître avant la [Première Guerre mondiale](#) par ses multiples exploits dans des disciplines sportives plus ou moins à risques comme l'[alpinisme](#), le [cyclisme](#), le [tir sportif](#), la [natation](#) et de nombreux autres sports, notamment d'hiver. La découverte des sports de l'air est une révélation : [aéronaute](#) puis [aviatrice](#), elle est l'une des premières femmes à voler seule et la première à traverser la [Manche](#) du continent vers l'[Angleterre](#) en 1909. L'année

Marie Marvingt

