

« Louis BLÉRIOT » - Commémoration du 150^{ème} anniversaire de sa naissance – 7 mars 2022 – en Visioconférence

Blériot est né le 1^{er} juillet 1872 à Cambrai (mort le 1^{er} août 1936 à Paris et enterré au cimetière des Gonards à Versailles). L'année 2022 est l'occasion de revenir sur une figure singulière de l'histoire de l'aéronautique. Après une formation d'ingénieur à l'École Centrale Paris (promotion 1895), le jeune homme séduisant et audacieux parie sur le succès de l'industrie automobile. Constructeur de lanternes d'automobiles (les phares à acétylène), il gagne très bien sa vie. Inventeur passionné, il dépose des centaines de brevets d'inventions (dont celui du « manche à balai » (ou « cloche Blériot » en 1907), construit des motocyclettes et des chars à voile... Mais c'est l'aviation naissante qui le passionne en découvrant l'École de **Clément Ader**.

Il se lance alors dans la conception de planeurs et d'aéroplanes. Il réunit une équipe d'ingénieurs et de mécaniciens chargés de mettre au point les appareils qu'il pilote lui-même.

Les échecs ou écrasements au sol – trente-deux chutes en deux ans – (qui lui vaudra les surnoms peu flatteurs de « *Roi des pâquerettes* » ou de « *Blériot la casse* ») - ne le rebutent pas : après chaque essai, Blériot apporte des modifications dans la forme de la voilure, la motorisation, le système d'atterrissage ou les commandes de vol.

Une quinzaine d'avions vont ainsi se succéder jusqu'au fameux Blériot XI qui le mènera le 25 juillet 1909 ... à sa Gloire... il est le premier à traverser la Manche en avion !

Ici se conclut mon compte rendu.... et je laisse ci-dessous, en hommage à l'homme passionné de techniques nouvelles, l'opportunité à ceux de nos adhérents intéressés par le sujet, de prolonger leur lecture...

Ainsi, au **Blériot 1**, en 1901, un oiseau mécanique à ailes battantes d'1m50 d'envergure, succède un planeur le **Blériot 2** en 1905, suivi la même année du **Blériot 3** construit avec le mécanicien **Voisin** qui dépourvu de moteur est remorqué sur la Seine par un canot et capote à la suite d'un coup de vent. **Blériot 4** construit encore avec Voisin est un hydravion, suivi en 1906 de **Blériot 4bis** modifié avec des roues à la place des flotteurs, puis de **Blériot 5** en mars/avril 1907 dénommé « *le canard* », à cause de son profil d'ailes, qui doté d'une grande vitesse pour l'époque parvient à quitter le sol avant qu'une fausse manœuvre ne lui fasse piquer du nez et n'entraîne son écrasement. **Blériot 6** en juin 1907 avion à ailes en tandem surnommé « *la libellule* » très élaboré, parcourt 200 m et atteint une hauteur de 25 m lorsque le moteur s'arrête brusquement faisant descendre l'appareil en pente, qui revient à plat et perd de sa vitesse relativement lentement pour s'écraser au sol, les ailes et le fuselage brisés. **Blériot 7** en septembre 1907 monoplane entraîné par un moteur Antoinette de 50CV, hélice à quatre pales sera le prototype de toute l'aviation moderne avec son fuselage totalement recouvert, des ailes basses, une hélice tractrice montée sur un moteur intégré au fuselage, un atterrisseur classique et des gouvernes, il réalise quelques vols dont un de 184 m le 17 septembre 1907, à une vitesse élevée de 80 à 90 km/h. Une fois de plus, l'appareil est accidenté à l'atterrissage (en raison de l'exiguïté du terrain d'Issy-les-Moulineaux). **Blériot 8** construit entre février et juin 1908 possède un corps fuselé quadrangulaire de dix mètres de long, deux ailes de 11,80 m d'envergure, réduite progressivement à 8,50 m, les gouvernails de direction et de profondeur placés à l'arrière, le moteur Antoinette de 50 CV placé à l'avant, les 2 roues du train principal placées en avant du centre de gravité sont montées sur un châssis élastique orientable. Le modèle dispose du système de commande (la cloche Blériot) par manche à balai et palonnier qui s'est imposé par la suite. Les essais de cette version débutent à la mi-juin 1908 pour être interrompus à la suite d'incidents à l'atterrissage. Le 24 novembre 1908, l'appareil est détruit au cours d'un accident de roulage. **Blériot 9**, novembre 1908, diffère du précédent par le dispositif de gauchissement de l'extrémité arrière des ailes à la place des ailerons et par l'augmentation de la puissance du moteur. C'est un 16 cylindres Antoinette de 65 CV refroidi par eau. Essayé sans succès, il est abandonné. À cette époque (fin 1908), les autres pionniers (**Voisin**, **Farman**, **Wright**) volent sur biplan. **Blériot 10** est encore différent, car inspiré des avions Farman et Wright : un biplan de 60m² de surface portante avec gouvernail de profondeur à l'avant, stabilisateur et gouvernail de direction à l'arrière, surfaces verticales latérales placées entre les ailes (inspirées des avions de Ferber), châssis renforcé à roues analogue à celui des monoplans, moteur Antoinette de 50

CV avec démultiplicateur 30/12. Il présente un volant inclinable combinant les contrôles de profondeur et les surfaces mobiles latérales. Cet appareil, présenté au Salon de l'aéronautique de 1908, n'a pas été terminé. **Le Blériot 11** de 1909 conçu par **Raymond Saulnier** est un appareil monoplan à fuselage partiellement entoilé, les ailes recouvertes de papier parcheminé. Il est animé d'abord par un moteur R.E.P, puis par un Anzani plus léger, tricylindre en étoile à soupapes automatiques développant 25 ch. **Ce petit appareil, d'une envergure de 7,20 m, allait devenir après quelques améliorations le célèbre Blériot 11 de la traversée de la Manche.** L'appareil a volé 50 min à Juvisy avant de couvrir 46 km en 56 min entre Étampes et Orléans, puis traverser la Manche. Blériot pensait que ce serait son dernier avion, car il était ruiné par ses inventions... Mais c'est sans compter sur la pugnacité de notre héros !!!

Blériot 12, un monoplan à aile haute plus grand que le précédent, Blériot réalise le 12 juin 1909 à Issy, le premier vol avec 2 passagers (le Brésilien Santos-Dumont et le Français A. Fournier). Le 28 août 1909, il bat le record du monde de vitesse sur un parcours de 10 km pendant la Grande Semaine d'aviation de la Champagne à Reims, à la vitesse de 77 km/h. Le lendemain, l'avion est détruit à la suite d'une perte de contrôle.

Pierrette Siadous