

## ***En vol, aux commandes du Blériot XI***

**Jean-Pierre LAFILLE**

Aviasport n°230 juillet 1973

Voler sur Blériot XI était l'un des rêves que je caressais depuis longtemps, mais à la réalisation duquel je n'avais jamais osé croire. Un jour vint pourtant où, ayant pour ami Jean Salis, celui-ci me prêta le plus vieil avion qu'il possède, justement un Blériot XI.

L'appareil vole peu souvent, et rarement plus de dix minutes. Cela arrive généralement en meeting où la caravane arrive la veille, par la toute. C'est justement ce qui arriva au Puy où, un samedi matin de 1972, nous entrions sur le terrain après une dizaine d'heures de route. Il était alors huit heures, et personne ne nous attendait encore. A midi, l'appareil était monté et réglé, et nous avions quartier libre jusqu'au lendemain matin. Ce dimanche là, le temps était bouché un peu partout, mais au Puy, nous étions dotés d'un temps dégagé et d'un vent faible, conditions idéales pour faire voler un avion ancien, même à une altitude de 800 mètres. Jean Salis me proposa de faire un essai que j'acceptai avec joie, puis, cadeau inestimable pour moi, il m'offrit d'effectuer la présentation de l'après-midi.

### **Un avion drôlement fabriqué, mais solide et sûr**

Avant de parler du vol de ce dimanche de septembre, voyons comment est fait cet avion, devenu immortel le 25 juillet 1909 entre 4h41 et 5h13, courte période de son existence qu'il consacra à la première traversée de la Manche. A nos yeux d'aviateurs modernes, il est drôlement fabriqué, pourtant il est solide et sûr. C'est un monoplane à aile haute de faible allongement. Chaque aile est simplement encastrée dans un fuselage de section pratiquement carrée dont seule la partie avant est entoilée. La profondeur est classique et rectangulaire ; elle est implantée base et haubannée par deux V en tubes d'acier. La direction est entièrement mobile et à peu près carrée. Le haubannage des ailes est assuré par un jeu de 16 câbles, dont huit fixes sur le longeron avant. Les huit du longeron arrière sont actionnés par le manche à balai et commandent le gauchissement par torsion de l'aile.



Photo Copyright © Antoine Ossadzow

AIRLINERS.NET

Le train d'atterrissage est à roues tirées, il permet l'atterrissage vent de côté grâce à un pivotement possible des roues, fixées à un parallélogramme déformable. Le rappel dans l'axe et la suspension sont assurés par des sandows. Enfin, avant de parler du moteur, deux mots des profils : L'aile est mince et creuse. Son profil ressemble à celui employé par les modélistes des années 50. Quant à la profondeur, elle est creuse à l'intrados pour la partie fixe, et à l'extrados pour la partie mobile.

Les moteurs utilisés par Louis Blériot sur ses types XI étaient de plusieurs types. Les plus connus sont des Anzani, trois cylindres « Papillon », trois cylindres en Y, ou six cylindres en étoile. Celui de Jean Salis est un trois cylindres en Y, construit par Potez sous licence Anzani.

### **Un pilote peu aérodynamique**

La condition obligatoire pour goûter à sa juste valeur un vol sur ce type d'avion, est de s'habiller avec soin. En effet, si l'homme moderne peut monter dans son avion comme dans sa voiture et décoller sans autre précaution que celle de vérifier les pleins et l'état général de la machine, il vaut mieux agir avec plus de circonspection quand il s'agit du Blériot XI. Trois objectifs : se défendre contre le vent, se défendre contre le froid, se défendre contre les gouttes d'huile et les moucheron.

Pour cela, un bon blouson de cuir, des gants, un pantalon bien chaud, des chaussures douillettes, un foulard, un serre-tête et des lunettes rendent le pilote assez peu aérodynamique, mais apte à voler dans des conditions acceptables. Si vous avez des goûts de luxe, la présence à bord d'un chiffon propre vous permet d'essuyer de temps en temps l'huile qui vient régulièrement obscurcir les lunettes. Ainsi équipé, on escalade les différents obstacles qui défendent le siège pilote, et on s'assied à l'endroit prévu à cet effet, le torse dépassant largement de l'ensemble. Si le manche, le palonnier et la manette de gaz sont présents à l'appel, le reste de l'équipement est quelque peu spartiate. Un contact magnétos, un beau tachymètre comme on pouvait sûrement en admirer sur les premiers « Steamers » de la Cunard Line, et des robinets d'essence qui ressemblent à s'y méprendre à ceux de certains samovars. C'est tout, et cela suffit d'ailleurs amplement.

### **Une horloge à trois cylindres**

Le démarrage est facile. Gaz réduits, on brasse et on injecte. Puis on met le contact et cela démarre du tout premier coup, dans le bruit harmonieux propre à un trois cylindres en Y. C'est régulier et peu bruyant ; une horloge dont le fonctionnement serait accompagné de fumée bleue, mêlée de quelques menues gouttes d'huile. Le réchauffage se fait vers 800 t/min, et la sélection magnétos à 1 500 t/min. Après cela, on peut décoller — droit devant soi, car la manœuvrabilité au sol est toute symbolique. Deux choses à noter : si le vent dépasse 7 nœuds, l'avion décolle face à lui, que le voulez ou non. S'il dépasse 12 nœuds, il faudra rester au sol, c'est plus raisonnable.

### **Un vol intime...devant 3 000 personnes**

Au Puy, ce jour-là, 3 000 à 4 000 personnes attendaient avec impatience le décollage du Blériot de Jean Salis. Celui-ci eut lieu devant le public sur une bande de roulement en herbe. La queue se leva dès la mise de gaz, puis malgré l'altitude, l'avion fut en l'air après une distance de roulement ridiculement courte. A proprement parler, nous nous retrouvâmes en l'air, l'avion et moi, sans que j'aie fait autre chose que pousser la manette des gaz vers l'avant.

La vitesse était basse et la montée lente mais régulière. A 1 700 tours, le faible bruit du moteur donnait un petit air intime à notre escapade commune devant tant de monde. Nous étions d'ailleurs vraiment seuls, unis par ce besoin que nous avons l'un de l'autre, et ce n'est qu'après une bonne montée en ligne droite que je pensai à virer vers la zone où nous étions supposés évoluer. Ma surprise fut grande de découvrir que nous étions encore pratiquement devant le public. Malgré une situation du pilote assez élevée, la visibilité est faible vers l'avant et le bas. Tout est caché par l'aile et le moteur. Il serait illusoire d'essayer d'apercevoir le sol, sauf vers l'arrière.

Les commandes sont douces mais très peu efficaces, sauf la profondeur, qui est très agréable. On a d'ailleurs toujours l'impression que le roulis induit sera impossible à contrer. Cela amène à limiter l'inclinaison à une vingtaine de degrés, valeur suffisante pour assurer un rayon de virage extrêmement réduit, du fait de la vitesse faible. Et, après tout, quand les commandes sont en butée du même côté depuis deux secondes, la réaction se fait dans le bon sens ; alors que demander de mieux ?

La vitesse de croisière à 1 700 t/min doit approcher les 60 km/h et on peut ralentir très nettement sans autre inconvénient qu'une efficacité des commandes encore réduite. Le vent n'est plus alors qu'une caresse, le chant des haubans devient un chuchotement, et l'on se trouve comme suspendu dans un air ami, par des surfaces délicates dont le moindre frémissement est perceptible. Quant à la vitesse-sol, mieux vaut n'en pas parler tant elle semble ridicule.



Les glissades et dérapages sont quasi impossibles en croisière, tant les commandes de gauchissement et de direction sont peu efficaces. Un atterrissage vent de travers doit donc se faire en crabe ou, si l'on veut vraiment incliner dans le vent, en virage. L'atterrissage est très facile. Il suffit de réduire les gaz et d'augmenter la pente afin de conserver à l'air une onctuosité suffisante. Arrivé près du sol, on met l'appareil en vol horizontal, puis on le laisse se poser seul, sans trop cabrer, sous peine de ne rien voir devant. L'appareil roule droit sans effort, tout au moins si la manœuvre est faite face au vent.

En remise de gaz, la trajectoire est maintenue droite sans difficulté. Aucune tendance désagréable ne se fait sentir, et la montée est toujours régulière et suffisante. Le dernier tour de piste est lent, mais pourtant trop court, tant est calme ce vol dans un air immobile, sous cette agréable température de fin d'été et sous ce soleil déjà voilé mais encore lumineux.

L'atterrissage est étonnamment court, freiné rapidement par le châssis arrière composé de deux arceaux de bambou croisés. Il ne reste plus qu'à arrêter le moteur en coupant les magnétos, descendre sans s'étaler et pousser l'avion vers le hangar d'où, trois heures plus tard, il partira dans sa remorque verte, semblable en cela au manège qui, triste après l'ambiance colorée et chaude de la fête foraine, va devoir se reposer dans une sombre remise, pour revivre bientôt à l'occasion d'une nouvelle sortie. La remise, c'est ce grand hangar en bois de Cerny-La Ferté-Alais, où notre ami l'avion ancien va dormir en paix, entouré de ses contemporains que sont les moteurs rotatifs, la Demoiselle, le Caudron G-3 ou le biplan Wright.