

La chronique du CESA

22 janvier 1907 : premier brevet portant sur les commandes de vol

Une révolution technique majeure

Entre 1906 et 1907, Robert Esnault Pelterie, un des pionniers français de l'aéronautique, dépose les brevets d'un dispositif révolutionnaire, constitué d'un levier unique, le manche, qui permet de diriger un avion en tangage et en roulis.

Dépôt de brevets

Les brevets en question, au nombre de trois, comprennent trois schémas simplifiés d'un levier de commande multidirectionnel :

- celui du 19 décembre 1906 s'applique à un « *aéroplane à deux paires d'ailes orientables* » (n°373763). Il décrit un système de commandes qui permet de faire varier dans un sens ou dans l'autre les incidences des ailes afin de faire monter ou de descendre l'appareil, ou encore de le faire incliner à droite ou à gauche. L'ensemble des commandes, monté sur un joint universel (cardan ou rotule) est placé à droite et à gauche du pilote ;
- celui du 19 janvier 1907 concerne un « *aéroplane à ailes déformables d'équilibre et à gouvernail directeur et ascensionnel* » (n°373818) ;
- enfin, celui du **22 janvier 1907 s'identifie à un « *aéroplane* »** et décrit un ensemble de dispositifs directionnels. Il est une variante du brevet du 19 janvier.

Une polémique nationale

Le brevet déposé par Esnault-Pelterie étant public, son principe est repris et amélioré par des aviateurs, notamment par Louis Blériot, qui dépose son propre brevet sous la dénomination de « *cloche Blériot* », après avoir inséré deux additifs au brevet de son confrère, en 1907 et en 1908. Le futur vainqueur de la Manche installe cette commande unique sur le *Blériot V*, afin d'avoir pour la première fois dans le développement de l'aviation, la possibilité de contrôler un appareil en tangage et en roulis.



Pour éviter tout procès, les deux pionniers trouvent un accord, en date du 1^{er} novembre 1911, afin de joindre leurs brevets et de les développer ensemble.



Finalement, le 28 mars 1914, le tribunal civil de la Seine prononce un jugement en faveur d'Esnault-Pelterie, à qui il attribue « *l'invention primitive dont découlait celle des autres* ». Le dernier acte survient le 30 décembre 1925, où entière satisfaction lui est donnée.

Cette invention, qui révolutionne le pilotage des avions, sera perfectionnée au gré des progrès techniques.

Robert Esnault Pelterie et son monoplan à moteur REP