

ESNAULT-PELTERIE

Valeur : 0,60 F

Couleurs : gris, bleu violacé

25 timbres à la feuille



Dessiné et gravé en taille-douce
par GANDON

Format horizontal 27 × 48
(dentelé 13)

VENTE

anticipée, le 27 mai 1967 à l'Aéroport du BOURGET (Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace) ;

générale, le 29 mai 1967 dans les autres bureaux.

Fils d'un industriel du textile, Robert Esnault-Pelterie est né à Paris le 8 mai 1881. Au terme de sérieuses études secondaires menées au lycée Janson de Sailly, il prépare à la Sorbonne une licence ès sciences physiques qu'il obtient en 1902. Dès lors, il renonce à prendre un jour la succession paternelle dans l'entreprise familiale et, choisissant de « dépenser ses revenus au lieu de les accroître », décide de se consacrer à des recherches dans une branche toute nouvelle de la mécanique : l'aviation.

En 1904, il se livre à des expériences d'équilibre avec un planeur de sa fabrication ; l'appareil, un biplan construit d'après les directives de l'ingénieur Octave Chanute qui sera le conseiller et le mécène des frères Wright, est tracté sur la route rectiligne Salbris-Vierzon par une voiture automobile atteignant la vitesse remarquable pour l'époque de 90 km/h. Parallèlement, Esnault-Pelterie s'intéresse aux moyens de propulsion : après avoir déposé en 1906 un brevet pour un « générateur de turbine » qui porte en lui les germes des futurs V4, il conçoit pour l'aviation, en remplacement du moteur d'automobile « Antoinette » utilisé jusqu'alors, un moteur à nombre impair de cylindres rayonnant en étoile qui lui vaut d'obtenir la médaille d'or de la Société des Ingénieurs civils de France.

Esnault-Pelterie s'attaque alors à la construction aéronautique et son premier monoplan, baptisé de ses initiales « REP 1 », comporte bien des solutions hardies : en effet, il est doté d'un châssis entièrement métallique avec un fuselage recouvert de toile « pour le rendre plus stable et plus maniable » ; les deux ailes, trapézoïdales, sont soutenues par des haubans profilés, tandis que le moteur trouve place à l'avant, près de l'hélice métallique à quatre pales ; enfin, deux innovations révolutionnaires : d'abord avec la commande de direction qui n'est plus un volant mais un levier vertical connu depuis sous le nom de « manche à balai », ensuite avec un amortisseur oléopneumatique qui est le véritable ancêtre des trains d'atterrissage modernes. Esnault-Pelterie chez qui « l'action était constamment la sœur du rêve » expérimente lui-même son appareil au printemps de 1907 puis, à bord d'une seconde version, le « REP 2 bis », s'adjuge le 8 juin 1908 le record absolu d'altitude et de distance sur monoplan en parcourant 1 200 m à une quarantaine de mètres de hauteur. Dès l'année suivante, il fonde et préside l'Association des Industriels de la Locomotion aérienne, bientôt transformée en Chambre syndicale des Industries aéronautiques. Constructeur, il préconise dans son usine de Billancourt la méthode dite « des essais au sable » pour vérifier la solidité des éléments de ses appareils ; le « REP », reconnaissable à sa couleur rouge, acquiert ainsi une robustesse telle qu'il enlève plusieurs records de vitesse et de distance avant de triompher des 1 800 km du Circuit

européen de 1911 sans avoir eu à subir la moindre réparation. Puis, la guerre survient... Les ateliers de Billancourt, repliés à Lyon, vont sortir durant le conflit mondial plus d'un millier d'avions que leurs qualités désignent pour accomplir au mieux des missions de reconnaissance et de bombardement.

La paix retrouvée, Esnault-Pelterie redevient le chercheur audacieux toujours en avance sur les hommes de son temps : la guerre l'a prouvé, l'aviation a conquis le ciel, lui, rêve alors d'aller plus loin et de conquérir l'espace. En vérité, c'est un vieux rêve déjà, pour cet homme acquis depuis longtemps aux vues du professeur russe Tziolkowsky — lequel prophétisait en 1903 l'exploration de l'univers au moyen de fusées — et qui, le 15 novembre 1912, avait prononcé, devant les membres de la Société française de Physique, une conférence d'où il ressortait que les fusées exploratrices ne pourraient être animées que par la seule énergie nucléaire. Nullement découragé par le froid scepticisme qui avait alors accueilli ses propos, il persévère dans sa croyance en la nouvelle technique — qu'il nomme « sidération » et à laquelle l'écrivain J. H. Rosny aîné donnera le nom « d'astronautique » — et, le 8 juin 1927, la Société astronomique de France entend son exposé sur « L'exploration par fusées de la très haute atmosphère et la possibilité des voyages interplanétaires ». Soutenu par le banquier André Hirsch — grâce à qui sera fondé le prix annuel « REP-Hirsch » destiné à récompenser les meilleurs ouvrages sur l'astronautique —, ayant réussi à intéresser à ses travaux des personnalités comme le général Ferrié, président de la Société astronomique, et le savant Jean Perrin, Esnault-Pelterie envisage d'expérimenter, dès 1931, des réacteurs de fusées interstellaires utilisant comme carburant l'oxygène liquide sous pression, mais un essai, effectué avec des installations insuffisantes, lui coûte quatre doigts de la main gauche.

Admis le 22 juin 1936 à l'Académie des Sciences pour l'ensemble de ses travaux qui concernent également l'énergie des marées, la radio-électricité, l'automobile et le régime d'écoulement des liquides, il se réfugie en Suisse durant la seconde guerre mondiale, puis observe la semi-retraite sans cesser toutefois de s'intéresser aux progrès de la science atomique dont il ne manque pas de souligner d'ailleurs les aspects éventuellement dangereux pour l'humanité.

Comme s'il s'agissait d'une juste récompense pour ce chercheur audacieux et inlassable, une grande joie devait lui être procurée deux mois avant sa mort, survenue à Nice, le 6 décembre 1957, avec le lancement du premier satellite artificiel « Spoutnik » qui vérifiait ainsi ses prévisions et annonçait, avec l'exploration future des mondes cosmiques, l'envol des êtres vivants hors de l'atmosphère terrestre.

