

# La vie du réseau

## Club Histoire & Mémoire : Promo 1910, zoom sur Ossipe Blindermann

### Prologue

La Commission Histoire de la 3AF avait organisé le 17 décembre 2009 un colloque très réussi à l'ENSTA, site historique de l'ENSAE, "Il y a 100 ans, Sup'Aéro, la 1<sup>ère</sup> école aéronautique au monde - Les Sup'Aéro, l'air & l'espace", avec de prestigieux participants.

J'avais pris l'habitude, dans mes lectures de revues aéronautiques étrangères évoquant des ingénieurs ayant fait leurs études en France, de vérifier dans notre annuaire si par hasard ce n'était pas à SUPAERO : ce fut souvent le cas !

Ayant donc rapidement balayé l'annuaire 2003-2004 pour le colloque, je sursautai à l'année 1922 : Alexandre Kartvelishvili n'était-il pas le mondialement célèbre auprès de tous les historiens Kartveli, père entre autres du mythique Republic P-47 Thunderbolt ? Ma surprise fut telle que ce n'est qu'après une longue enquête, y compris auprès d'historiens internationaux, qu'il fut enfin possible de confirmer, et de redresser lors du colloque cet incroyable oubli – seulement brièvement mentionné en France chez Blériot.

Lors du colloque, l'historien Stéphane Nicolaou nous fit également part d'autres pépites, dès les premières promotions. Depuis, de nouvelles découvertes n'ont cessé d'enrichir notre connaissance, et montrent que notre école a un retentissement mondial bien supérieur à ce que beaucoup pensent.

***Nous nous proposons donc de remonter le temps à partir de la première promotion, celle de 1910. Nous commencerons par l'une des dernières découvertes, à l'occasion de la conférence ISAE-SUPAERO/Arts & Métiers du 10 septembre 2018, sur nos anciens et le développement de l'aviation militaire 1914-1918. C'est pourquoi nous avons choisi en l'occurrence de détailler l'état de nos connaissances sur cet ancien.***

### Ossipe Blindermann (né le 29.12.1882 à Odessa - décédé "en date du" 01.01.1972)

Dès la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle les grands et les fortunes de ce monde, notamment les Russes, s'implantèrent sur la Côte d'Azur, de Mandelieu à Monaco. L'époque vit également le développement de la mécanique avec l'automobile et l'aviation, ainsi que du sport avec notamment les premiers Jeux Olympiques. La traversée de la Manche par Blériot XI en 1909 déclencha dans le monde un formidable engouement pour "l'aéroplane", avec la multiplication de nouveaux avions et la création d'écoles, dont la nôtre. Partout furent organisés des meetings aériens, auxquels participèrent ce que l'on qualifiait de "sportsmen", effectivement souvent issus de compétitions cyclistes et automobiles. La région parisienne devint la capitale mondiale de l'aéronautique. Mais les inondations de Paris en janvier 1910 entraînèrent un certain nombre de pionniers à quitter Issy-les-Moulineaux et Port Aviation à Viry-Châtillon pour le terrain de Cannes-Mandelieu.

Ainsi la société Côte d'Azur Aviation, ayant créé le 18 décembre 1910 "Port Aviation" sur l'aérodrome d'Antibes-La Brague<sup>(1)</sup>, y organisa un meeting régional du 15 au 25 avril 1911. Dans ce cadre, une audacieuse course Nice-Corse-Nice, prévue du 16 au 23 avril, fut organisée sous le contrôle de l'Aéro-Club de France et de celui de Nice, avec le support de la Ligue Nationale Aérienne et de la municipalité de Nice<sup>(2)</sup>. Le départ et l'arrivée étaient à La Brague, avec escale à Calvi. Il y eut 5 engagés : Jean Bécue (Hanriot à Anzani 60 ch), Roland Garros (Blériot XI 50 ch), René Vidart (Deperdussin 50 ch), Marquis Louis de Villeneuve-Trans (Blériot XI "Epervier" à Gnome 50 ch) et l'ingénieur G. Lecomte<sup>(3)</sup> avec Mlle de Maximovich comme passagère (Blinderman-Mayorov à 5 cylindres Viale 50 ch)<sup>(4)</sup>.

Or notre annuaire liste le russe Ossipe Blindermann dans la promotion 1910<sup>(5)</sup>. Son décès est donné le 1<sup>er</sup> janvier 1972, une date limite car de nombreux décès sont indiqués un premier janvier, et l'une de celles-ci est fautive (Enrico Cammarota -Adorno le 3 décembre 1910, et non le 1<sup>er</sup> janvier 1916). L'on note dans la même promotion Henri Lecomte ; or le H se transcrit G en russe, et il y avait une véritable colonie russe dans la région : ainsi le tout premier avion russe, du professeur Kudashev, s'envola-t-il à Nice le 23 mai 1910, piloté par le héros du meeting à peine terminé sur place, Mikhaïl Efimov ! On trouve bien dans les brevets de l'Aéro-Club de France Henri, Léon Lecomte (n° 320 du 7 décembre 1909 sur Blériot XI), mais pas Blinderman. Mayorov est quant à lui inconnu à ce jour.

La course fut un fiasco pour cause météo : seul le marquis tenta un départ le 22, avant que la brume ne le contraigne à revenir au bout d'une quarantaine de minutes. Furieux de la mauvaise prévision météo, il refusa de repartir le dernier jour, alors que le temps était beau. Vidart se contenta d'un vol local. Des baptêmes de l'air furent néanmoins réalisés lors des périodes de beau temps par Bague, Bécue, de Villeneuve-Trans, Vidart et "G. Lecomte".

(1) Didier Gayraud, & Paul Maurt, « *Carnet de Vol - Les pionniers de l'aviation azuréenne* » (Giletta, 1986)

(2) Le 3 mars précédent, le lieutenant de vaisseau Bague avait échoué à relier Nice à Calvi, à 180 km de distance : Déporté par le vent, il atterrit sur l'île de Gorgona, près de Livourne, ayant parcouru une distance maritime record de 204 km. La 1<sup>ère</sup>

traversée de la Méditerranée fut réalisé le 23 septembre 1913, de Fréjus à Bizerte, par Garros

(3) *L'Eclairer de Nice* 16 avril 1911

(4) *La Revue Aérienne* 25 avril 1911

(5) une recherche internet donne sans détails les noms « I A Blinderman et V V Mayorov »

(6) Bill Gunston, *Encyclopedia of Russian aircraft 1875-1995* (Osprey, 1995)

(7) à la tête d'une école Hanriot, et constructeurs du Hanriot modifié de Jean Bécue

(8) *Flugsport* n°7 (1911)

(9) <http://www.samolotyypolskie.pl/samoloty/1473/126/Kass-Ery-I>

(10) Leonard E Opdycke, « *French Aeroplanes before the Great War* » (Schiffer, 1999)

(11) « *Mémorial des pionniers de l'aviation 1909/1921 - Brevets délivrés par l'Aéro-Club de France* » (ARDHAN, 1998)

(12) Louis Gibert, brevet n° 92 du 10 juin 1910, sur Blériot à Pau

# La vie du réseau

## Club Histoire & Mémoire : Promo 1910, zoom sur Ossipe Blindermann (suite)



La machine montre une architecture du type Blériot XI optimisée, avec un fuselage en treillis non caréné à l'arrière, de section triangulaire plutôt que rectangulaire, et donc plus légère. De même une astucieuse structure tubulaire intégrée permet la fixation des câbles reprenant les efforts aux extrados et intrados de voilure ainsi que des roues principales, contrairement aux reprises séparées et plus complexes du Blériot. Les roues traînées sont de configuration similaire, mais fixées à des lames souples et des amortisseurs. Les ailes ont une légère concavité, sans aller jusqu'à la configuration dite "de mouette". L'empennage horizontal arrière était cependant inhabituel, car biplan avec un

élément fixe sur le fuselage, et en dessous deux gouvernes de profondeur. Nul doute par analogie avec le Blériot XI accidenté de Wickman, réparé et modifié en juillet 1910 avec un empennage de ce type par les frères Hector et Joseph Garbero d'Antibes, mais avec les parties fixe et mobiles inversées<sup>(7)</sup>.

Une autre source, la revue allemande *Flugsport*, confirme les essais du monoplan en 1911, et donne une envergure de 10,2 m, et une longueur de 9 m, mais aussi un nom, *Ery*<sup>(8)</sup>. Une recherche aboutit dès lors à un surprenant site polonais, mentionnant un troisième partenaire de ce dernier pays, Jozef Kass<sup>(9)</sup>, qui plus est l'existence des *Ery I* à *Ery III* ! La consultation d'une encyclopédie américaine fournit d'autres détails, allant jusqu'à dire que "Kassa" a fait des études aéronautiques en France, alors qu'il n'est pas Sup'Aéro<sup>(10)</sup>. Le site polonais se contente de dire qu'il était à l'école Blériot en 1910, visiblement un échec puisqu'il n'apparaît pas dans la liste des brevets décernés par l'Aéro-Club de France<sup>(11)</sup>. Il aurait ensuite déposé trois brevets en France en 1910, pour ses trois *Ery* ("ère" en polonais), avec en vue contrôlabilité, sécurité et stabilité. La surface alaire de l'*Ery I*, construit à Paris au début du printemps 1911, est annoncée à 20 m<sup>2</sup>, et son revêtement en toile de ballon caoutchoutée.

Le site polonais mentionne ensuite l'*Ery I* à Cannes en juin 1911, où Blinderman et Mayorov l'auraient essayé. Cela est douteux, les pilotes ayant préféré, après le premier meeting aérien dans le sud de la France à l'hippodrome de Mandelieu du 27 mars au 5 avril 1910, utiliser les terrains aménagés de La Brague et Nice-Californie. Ce fut donc probablement un simple survol de cette ville très proche d'Antibes. Lors d'un vol à Nice, il fut endommagé avec "Léon Lecomte" après une chute de 15 m. Puis il fut montré à la 2<sup>ème</sup> Exposition sur la navigation aérienne à Moscou, du 25 mars au 8 avril 1912.



Blinderman-Mayorov [collection Peter M Bowers]



Opdycke est plus précis sur l'*Ery 2*, peut-être réalisé avec Henri Lecomte. Or une analyse de la photo confirme qu'il s'agit bien d'une évolution allégée de l'*Ery 1*, avec un fuselage raccourci, une voilure rectangulaire et léger dièdre positif, une dérive et un empennage horizontal triangulaires, et des gouvernes de profondeur et de direction rectangulaires. Le moteur est un 5 cylindres, peut-être le Viale. Il est aussi possible qu'il ait été construit par les Ateliers Aéronautique de l'Est à St Dié créés en 1911 par Henri Lecomte...

L'*Ery 3*, alias Blinderman-Gibert, est une nouvelle évolution, cette fois avec un fuselage avant à facettes. Sa longueur était de 8,8 m et une envergure de 9,8 m. Gibert<sup>(12)</sup> le fit voler en 1912 à Châteaufort, près de Buc/Toussus.

Qui donc était Kass ? Un ami de Blinderman et Lecomte ? Un organisateur ? Un soutien ? Un financier ?

Il y a en fait sur cette époque de nombreuses approximations dans les sources sur les noms et prénoms étrangers, les lieux (vus de loin), avec des qualifications fantaisistes d'ingénieur ou de pilote. Le seul ingénieur confirmé à ce jour pour les *Ery I* et III est bien Blinderman, et probablement pour l'*Ery II* avec Henri Lecomte - une prochaine biographie...

Puisse donc cette recherche déclencher additions et corrections.

Remerciements à Francis Bedei, René Couillandre (S1975), Jacques Hauvette et Robert Feuillo.

Philippe Jung (S1978), le 12 mars 2021

