

BLERIOT

Le vainqueur de la traversée de la Manche

L'ingénieur

Le concepteur

Le Blériot XI

La Traversée de la Manche

Société Blériot

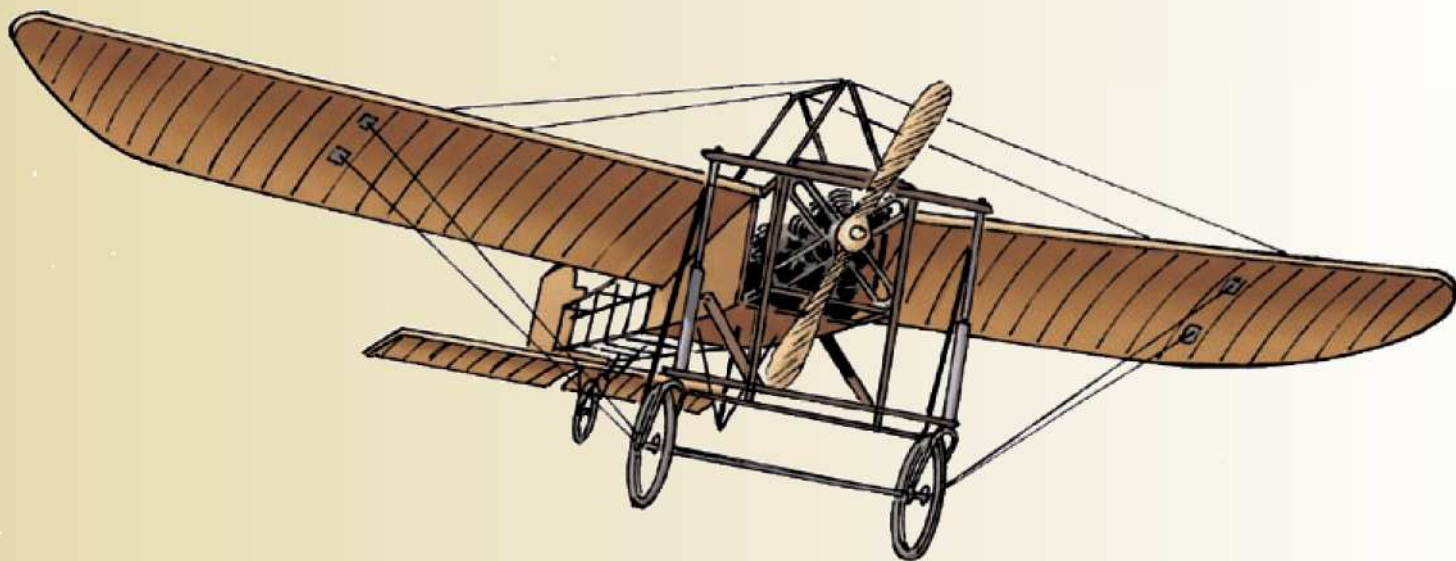
Société SPAD

Idées+
Passion BD



BLERIOT

Le vainqueur de la traversée de la Manche



Produit par :
Franck COSTE

Conception et textes :
Éric STOFFEL

Illustrations :
Frédéric ALLALI

Couleurs :
Bruno PRADELLE

Corrections de textes :
Serge SCOTTO – Monique IVARS

Bande dessinée :
Scénario : **Franck COSTE & Éric STOFFEL**
Dessin : **Marcel UDERZO**
Extraits de L'histoire de l'aéronautique T1

Graphisme et mise en page : **Éric GAZANO**
Conseiller historique : **Vital FERRY**

Idées+
100 rue du Pigeonnier
30320 Bezouze – France
Tél. : 09 72 97 62 58
Portable : 06 22 12 22 57
Mail : contact@ideesplus.fr
Site Web : www.ideesplus.fr

©Idées+ 2009 – Dépôt Légal : Mai 2009
ISBN : 978-2-916795-30-0

Tous droits de traduction, d'adaptation
et de reproduction réservés pour tous pays.
Fabriqué en France par Idées+.
Achevé d'imprimer en Mai 2009 par Delta Color à Nîmes (30)

BLERIOT

Le vainqueur de la traversée de la Manche

Franchir par les airs les 40 km séparant la France de l'Angleterre, de Calais à Douvres, est aujourd'hui aisé et presque banal. Mais lorsque fut réussie, pour la première fois en aéroplane, cette symbolique traversée, la tentative était alors fort risquée... voire mortelle!

Les moteurs n'avaient pas la fiabilité actuelle. Les codes de navigation et les principes de pilotage n'existaient pas et devaient être inventés sur l'instant! Les pilotes de l'époque, véritables aventuriers, n'hésitaient pas à mettre leur vie en jeu pour accomplir l'incroyable: voler toujours plus vite, toujours plus haut et toujours plus loin. Louis Blériot a été de ces pionniers et son exploit du 25 Juillet 1909 où il traversa la Manche marque un tournant historique.



- ALORS LOUIS, QU'À DONNÉ CETTE RENCONTRE ?

- TRÈS SATISFAISANTE. J'AI NOMMÉ M. PIERRE MARCHAL ADMINISTRATEUR DIRECTEUR DES PHARES BLÉRIOT!

Louis Blériot l'ingénieur

Louis Blériot est né le 1^{er} juillet 1872 à Dehéries près de Cambrai, avec les débuts de la révolution industrielle. Diplômé en 1895 de l'École Centrale des Arts et Manufactures, le jeune ingénieur entre dans une usine d'électricité à Paris. Il fonde en 1897 son entreprise, rue Duret à Paris: **les Phares Blériot**. Le succès et la fortune sont au rendez-vous grâce au phare acétylène pour automobile. Mais le jeune ingénieur, aéronaute et membre de l'Aéro-Club de France depuis 1901, a un rêve... Voler!

Brevets déposés par Louis Blériot:

- 1897 - Générateur à acétylène
- 1898 - Phare autogénérateur
- 1900 - Projecteur à lentille de Fresnel
- 1903 - Projecteur catadioptrique
- 1904 - Batterie à éléments multiples
- 1905 - Éclaireur à flamme isolée
- 1906 - Projecteur à l'oxy-essence
- 1909 - Dynamo Phi
- 1910 - Conjoncteur-disjoncteur.

BLÉRIOT

Le vainqueur de la traversée de la Manche

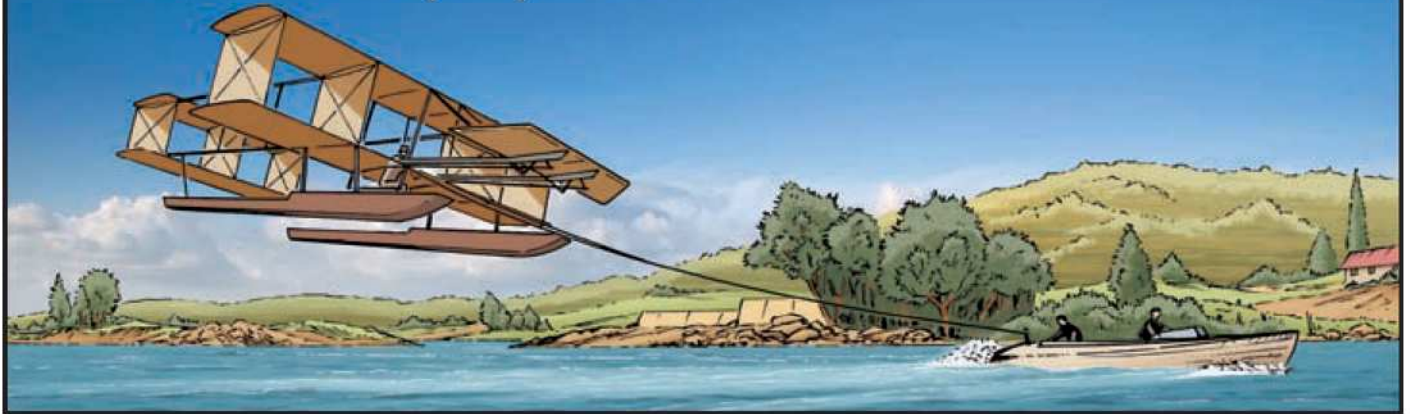


- MONSIEUR VOISIN, PERMETTEZ-MOI DE VOUS PRÉSENTER MONSIEUR LOUIS BLÉRIOT.

1900-1903, l'ornithoptère *Blériot I*.

Dès 1900, Louis Blériot fabrique un modèle réduit d'appareil à ailes battantes, dites à clapets, d'une envergure de 1,50 m. Inspiré des travaux de Léonard de Vinci, l'ornithoptère est équipé d'un moteur à acide carbonique d'environ 2 ch. En 1903, Blériot réalise le modèle grandeur nature de neuf mètres d'envergure. L'ingénieur commande un moteur de 100 ch. Mais trois exemplaires explosent successivement! En Avril 1905, le capitaine Ferber lui présente Gabriel Voisin, intrigué par les réalisations de l'ingénieur.

1905, le *Blériot II*: l'Hydroplaneur de Voisin et Blériot.



La rencontre entre Louis Blériot et Gabriel Voisin se transforme en amitié. Leur premier modèle est un biplan cellulaire équipé de flotteurs semblables à ceux du modèle d'Archdeacon et amélioré par Voisin. Testé sur la Seine le 18 juillet 1905, il est tracté par un canot automobile *Antoinette*. Le vol a une fin dramatique!

L'appareil verse sur la gauche et coule, manquant entraîner par le fond son pilote, Gabriel Voisin! Ils fondent en août la société de construction d'aéroplanes *Blériot-Voisin* au 4 rue de la Ferme à Billancourt, première en date des firmes d'aviation!

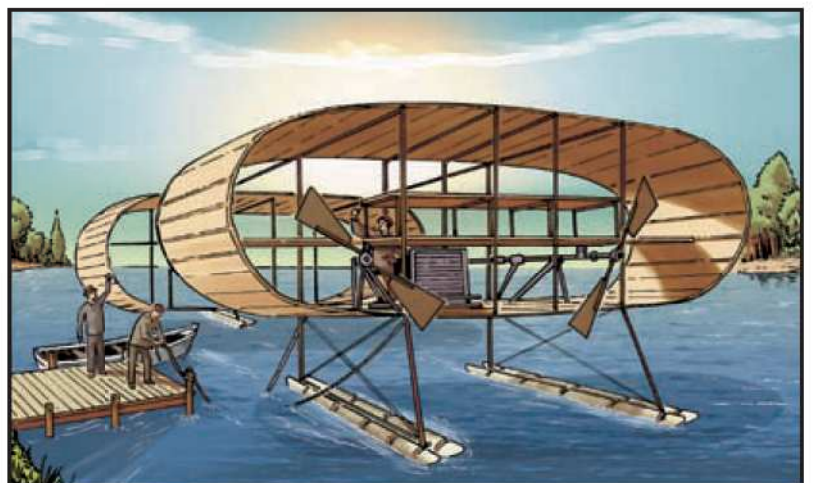


1906, le *Blériot III - Blériot-Voisin II*: Biplan à cellules elliptiques.

La deuxième réalisation commune des deux pionniers est un biplan, pourvu d'ailes à cellules elliptiques.

Le moteur *Antoinette*, conçu par Levavasseur, est un 24 ch transversal entraînant deux hélices tractrices contrarotatives.

Mais son essai en mai 1906 est un échec: trop lourd, l'appareil ne peut quitter le lac d'Enghien.



BLÉRIOT

Le vainqueur de la traversée de la Manche



Octobre 1906, le Blériot – Voisin IV.

Financé par Blériot et construit par Voisin; le modèle précédent est modifié: ce sont à présent deux moteurs Antoinette de 24 ch qui entraînent chacun une hélice propulsive. La voilure principale est rectangulaire tandis que l'arrière reste équipé d'ailes à cellules elliptiques. L'appareil manque de peu de s'élever!

Novembre 1906, le Blériot - Voisin IV bis.

Une nouvelle modification est alors apportée pour l'essai de novembre 1906: les flotteurs sont remplacés par des roues. Le 12 novembre, sur le terrain de Bagatelle, l'appareil heurte une pierre, puis déséquilibré, se brise en franchissant un caniveau.

Le pilote Louis Peyret est indemne, mais la cellule est détruite. La collaboration entre Louis Blériot et Gabriel Voisin également.

Le même jour, au même endroit, Santos-Dumont effectue un vol de 220 m sur son 14 bis!

Les désaccords tant techniques que sur les principes de vol, ont mené à la séparation de Blériot et de Gabriel Voisin. Louis Blériot, ingénieur ECP, recherches aéronautiques, va alors construire seul ses propres avions à Neuilly sur Seine, bd Victor Hugo.

En janvier 1907 il engage des mécaniciens et des menuisiers. Alfred Bertrand sera son chef d'équipe, Peyret son chef d'atelier, et le premier apprenti d'aviation, Louis Paragot -14 ans- dit « Petit Louis ».

Dorénavant le pilote d'essai sera... Louis Blériot!



QUANT À GABRIEL VOISIN...

...DE PROFONDS
DÉSACCORDS AVEC
BLÉRIOT.

VOILÀ POURQUOI NOUS AVONS
AVEC MON FRÈRE, FONDÉ
NOTRE PROPRE SOCIÉTÉ.



BLÉRIOT

Le vainqueur de la traversée de la Manche

1907, Blériot V Canard.

L'appareil sort des ateliers le 20 mars 1907. Monoplan de type canard comme le XIV bis, il est propulsé par un moteur 24 ch *Antoinette*.

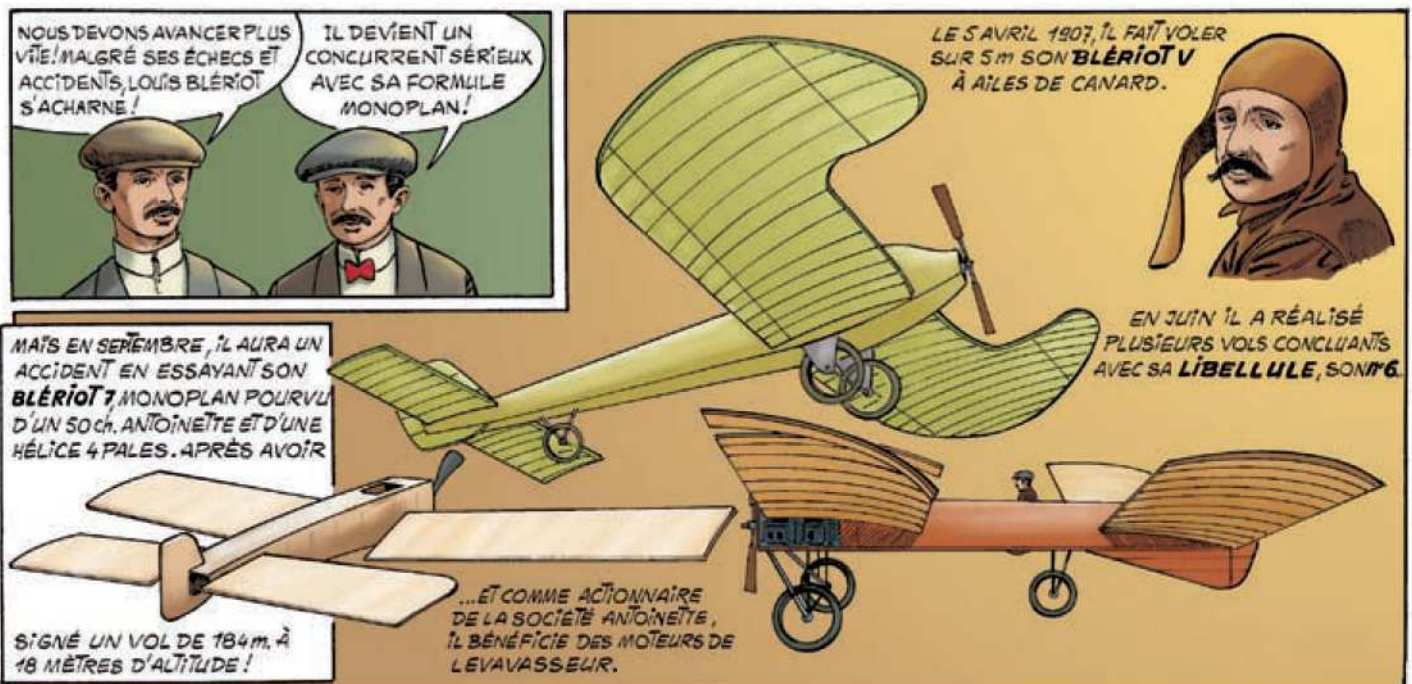
On y trouve de nombreuses innovations technologiques : un manomètre de pression d'eau, un manomètre de pression d'essence, un inclinomètre à bulle, une commande de réglage de l'avance à l'allumage, la *cloche* inventée et brevetée par Blériot (un manche unique permettant de commander d'une main la direction et la profondeur); enfin, une commande de gauchissement et une voilure en papier parcheminé.

Après quelques essais infructueux le 21 à Bagatelle puis le 27 mars (train d'atterrissage endommagé), Blériot voit enfin son appareil décoller le 5 Avril! Mais, le 19 avril, l'appareil est détruit.

1907, Blériot VI - La Libellule.

Dessinée dès février 1907, avec l'aide de Louis Peyret, *la Libellule*, monoplan baptisé ainsi pour sa paire d'ailes en tandem, présente plusieurs modifications. Le radiateur, jusque-là placé sous le fuselage, est à présent à l'avant du moteur 24 ch *Antoinette*. Un levier de commandes à cardan horizontal remplace la *cloche* et le pilotage se fait par déplacement du siège! À Issy-les-Moulineaux, Blériot parcourt 25 mètres le 11 juillet. Le 6 août, il réalise un vol de 143 mètres et atteint 12 mètres de hauteur!

Fin août, *la Libellule* reçoit son nouveau moteur V16 *Antoinette* de 50 ch, le dièdre arrière est diminué, le train modifié et une hélice quadripale vient remplacer la précédente hélice bipale. Le 17 septembre 186 mètres sont franchis! Une vitesse approchant les 80 km/h est atteinte... mais à l'atterrissage le train est détruit: la machine ne peut être réparée.



1907, Blériot VII.

Ce monoplan préfigure les réalisations suivantes, tant il est novateur quant à son profilé. Le fuselage est renforcé par des traverses de sapin et tendu par des croisillons de cordes à piano avec des tendeurs; un moteur V8 *Antoinette* de 50 ch entraîne une hélice quadripale. Commandée par un palonnier aux pieds, la dérive monobloc forme le gouvernail de direction; les virages sont obtenus par rotation différentielle de tout le plan arrière!

Mais le plus novateur est le train d'atterrissage. Constatant la faiblesse du train lors des essais des 5 et 6 novembre,

Blériot le modifie et dépose le brevet: le train comporte à présent des amortisseurs triangulés que l'on retrouvera sur tous les modèles Blériot jusqu'en 1920.

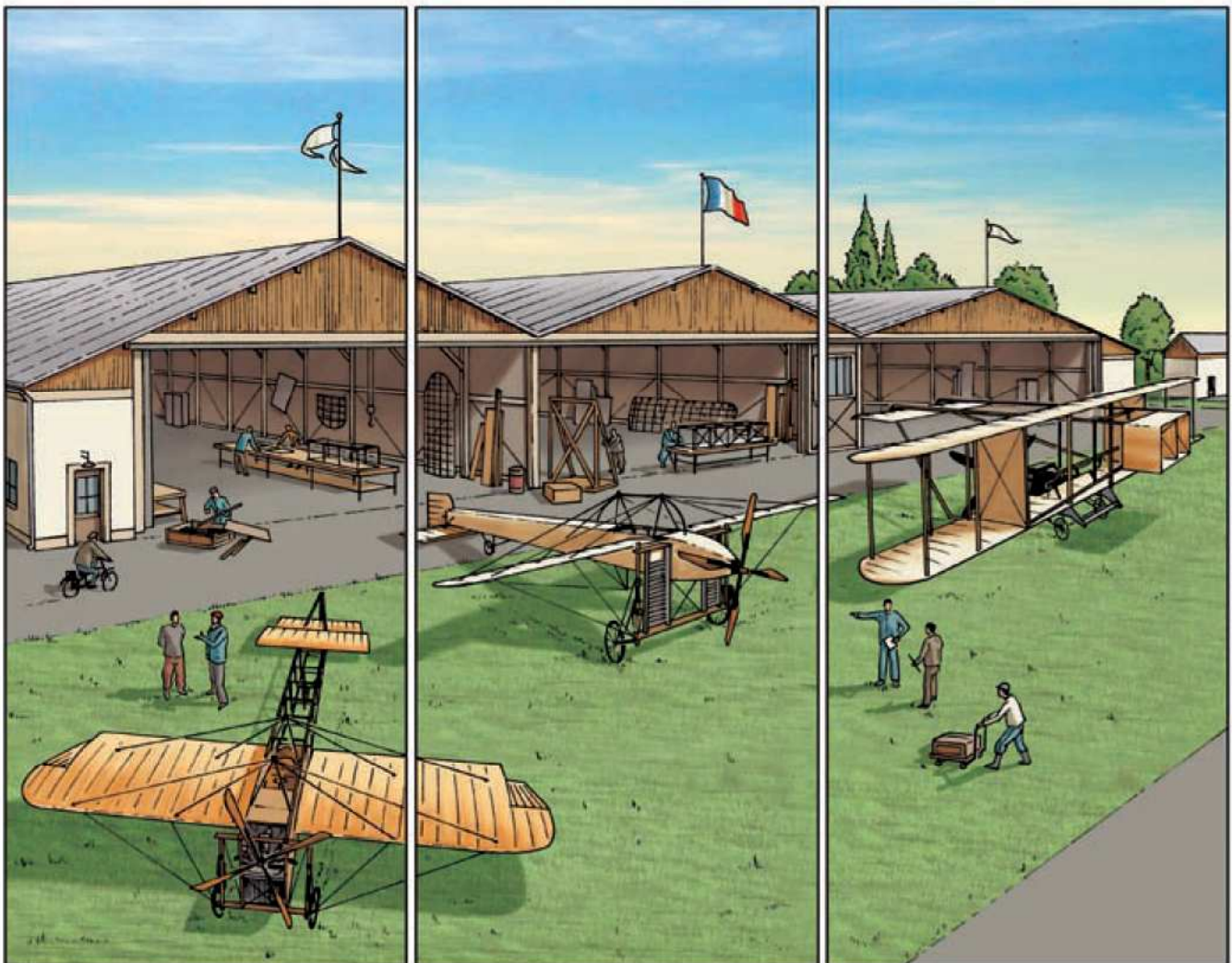
Le 16 novembre, Blériot réussit un vol sur 200 mètres à 90 km/h. Mais, le 9 décembre, au cours d'un essai moteur dans un hangar, une pale d'hélice se détache... l'appareil se renverse!

Heureusement Blériot en sort indemne... Le 18 décembre, alors qu'il essaye l'appareil reconstruit avec une hélice bipale, Blériot essuie un nouvel accident.

1908, le Blériot VIII.

En février 1908, Blériot renforce son équipe: Ferdinand Collin arrive comme mécanicien, Raymond Saulnier comme ingénieur et Robert Grandseigne, chargé du montage et de la préparation des machines. Blériot revient à une hélice quadripale de 2,20 m de diamètre, toujours entraînée par un 50 ch *Antoinette*; la roue arrière bénéficie également à présent d'amortisseurs. Après des essais commencés dès le 21 avril, des modifications sont apportées. Le nouveau modèle *VIII bis* permet enfin en juin d'obtenir des résultats probants, 400 mètres puis 600 mètres, et de boucler des circuits fermés. Le 29 juin, Blériot obtient le deuxième prix des 200 mètres de l'Aéro-Club. Une 1^{re} récompense personnelle! Mais bien insuffisante: au mois

de mai, Delagrangé n'a-t-il pas réalisé en Italie un vol de... 12 km! Après un crash le 23 juillet et un vol réussi de 6 km, Blériot doit reconstruire son appareil. C'est le *VIII ter* qui vole le 1^{er} août à Issy-les-Moulineaux... et percute le sol en virage le 12 Septembre! Orville Wright vient de réaliser un vol incroyable de 55 km à Fort Myers et, en octobre, Farman relie Bouy à Reims (27 km). Blériot réalise alors un vol aller et retour de Toury à Artenay (soit 28 km). Enfin la presse parle de lui autrement que comme « l'homme qui tombe toujours »! Blériot ne démord pas: il vend la propriété de Sainte-Marie, en Sologne, et investit une nouvelle fois 400 000 francs afin de mettre en chantier ses trois nouveaux modèles!



1908, le Blériot IX.

Dépensant plus que les revenus de son industrie de phares, Blériot, père de cinq enfants, doit réussir à vendre ses appareils! Mais le résultat du Salon de l'aéronautique est terrible: aucune vente!

Au 31 décembre 1908, il a dépensé, depuis 1900, la somme astronomique de 780 000 francs sans aucune recette! De plus, Blériot se fâche avec son motoriste Levavasseur qui fabrique à présent ses propres avions!

Le *Blériot IX* est d'apparence voisine du type VIII: monoplane avec un moteur *Antoinette* de 50 ch 16 cylindres. Victime

de fuites aux radiateurs, le IX ne décolle pas lors des essais des 26 janvier et 10 février 1909: il est alors abandonné.

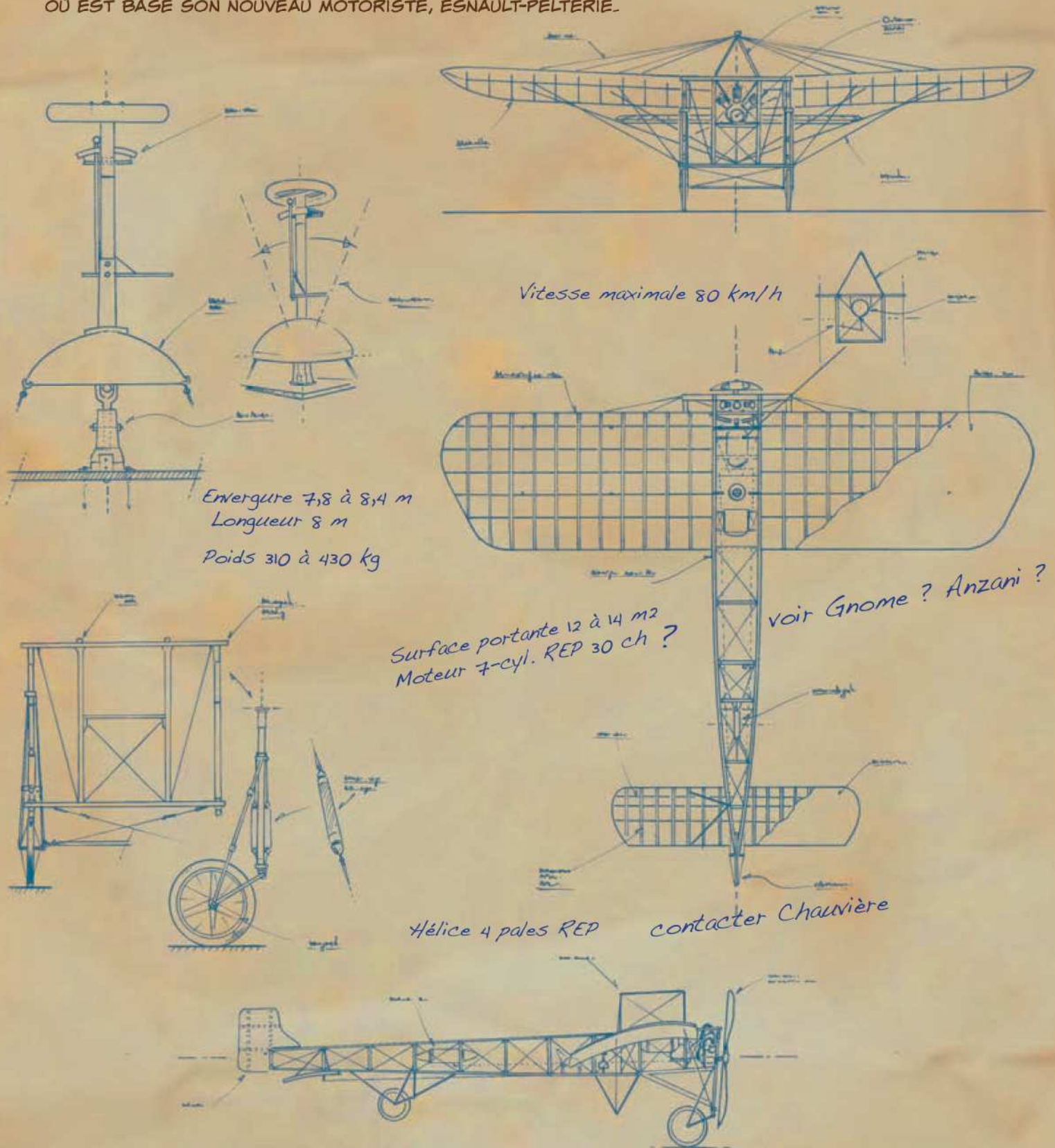
1909, Blériot X.

Le *Blériot X*, biplan biplace, exposé au salon, n'aura même pas droit à des essais... Équipé d'un *Antoinette* 50 ch, l'appareil n'a plus grâce aux yeux de Blériot qui a découvert des moteurs plus légers, plus performants.

Le regard de Blériot se tourne à présent vers le 7 cylindres rotatif en étoile de Robert Esnault-Pelterie et le *Gnome Omega* des frères Seguin.

LE 7 JANVIER 1909 BLÉRIOT REÇOIT LE BREVET DE PILOTE N°1 DE L'AÉRO-CLUB DE FRANCE : IL S'INSCRIT AUSSITÔT À TOUS LES SALONS ET MEETINGS À VENIR AVEC SON NOUVEAU MODÈLE : LE BLÉRIOT XI, MONOPLAN DE SPORT LÉGER DONT LE FUSELAGE EST DESSINÉ PAR L'INGÉNIEUR RAYMOND SAULNIER.

DÈS SON 1^{ER} ESSAI LE 18 JANVIER, L'APPAREIL PREND SON VOL, MAIS L'ESSIEU DU TRAIN SE CASSE !
LE 23 LES VOLS SE SUCCÈDENT À 75 KM/H DE MOYENNE.
BLÉRIOT PART LE 5 AVRIL S'INSTALLER À BUC OÙ EST BASÉ SON NOUVEAU MOTORISTE, ESNAULT-PELTERIE.



LA CONFIGURATION PRÉSENTE UN MOTEUR À L'AVANT À HÉLICE TRACTRICE. UN TRAIN À DEUX ROUES. L'AILE EST MÉDIANE, LES AILERONS SONT À L'ARRIÈRE. LA CLOCHE EST SUR LES TROIS AXES AVEC TOUTEFOIS UN SYSTÈME DE TORSION DES AILES PAR CÂBLES.

Un modèle modifié...

Lors de ses essais à Buc, Blériot embourbe son avion démuné de freins dans l'étang du trou salé: l'appareil est inutilisable! Heureusement une bonne nouvelle arrive: la vente en Angleterre des brevets de phares *Phi* lui rapporte 200 000 francs! Des fonds arrivent également de sa femme Alicia. Tout en œuvrant sur le *type XI*, Blériot peut développer le *type XII*.

Il inaugure avec son épouse, le 30 mai à Toury, un monument commémoratif de son vol du 31 octobre 1908; la place de la ville devient place Blériot. En juin, après avoir essayé plusieurs moteurs (*REP*, *ENV*), Blériot monte sur le *XI* le robuste moteur 25 ch *Anzani* ainsi qu'une hélice *Chauvière* Intégrale (bipale en bois) pour remplacer l'hélice *REP* à 4 pales.

Enfin des Victoires!

Le 4 juillet 1909, Blériot gagne le prix de 4 500 Francs offert par Mme Archdeacon pour un vol de 50 min à Juvisy (Port Aviation). Le 13 juillet, Blériot remporte le 1^{er} prix du voyage, en volant d'Étampes à Orléans (41 Km). Confiant en son nouvel appareil, Blériot s'engage alors sur la traversée de la Manche!

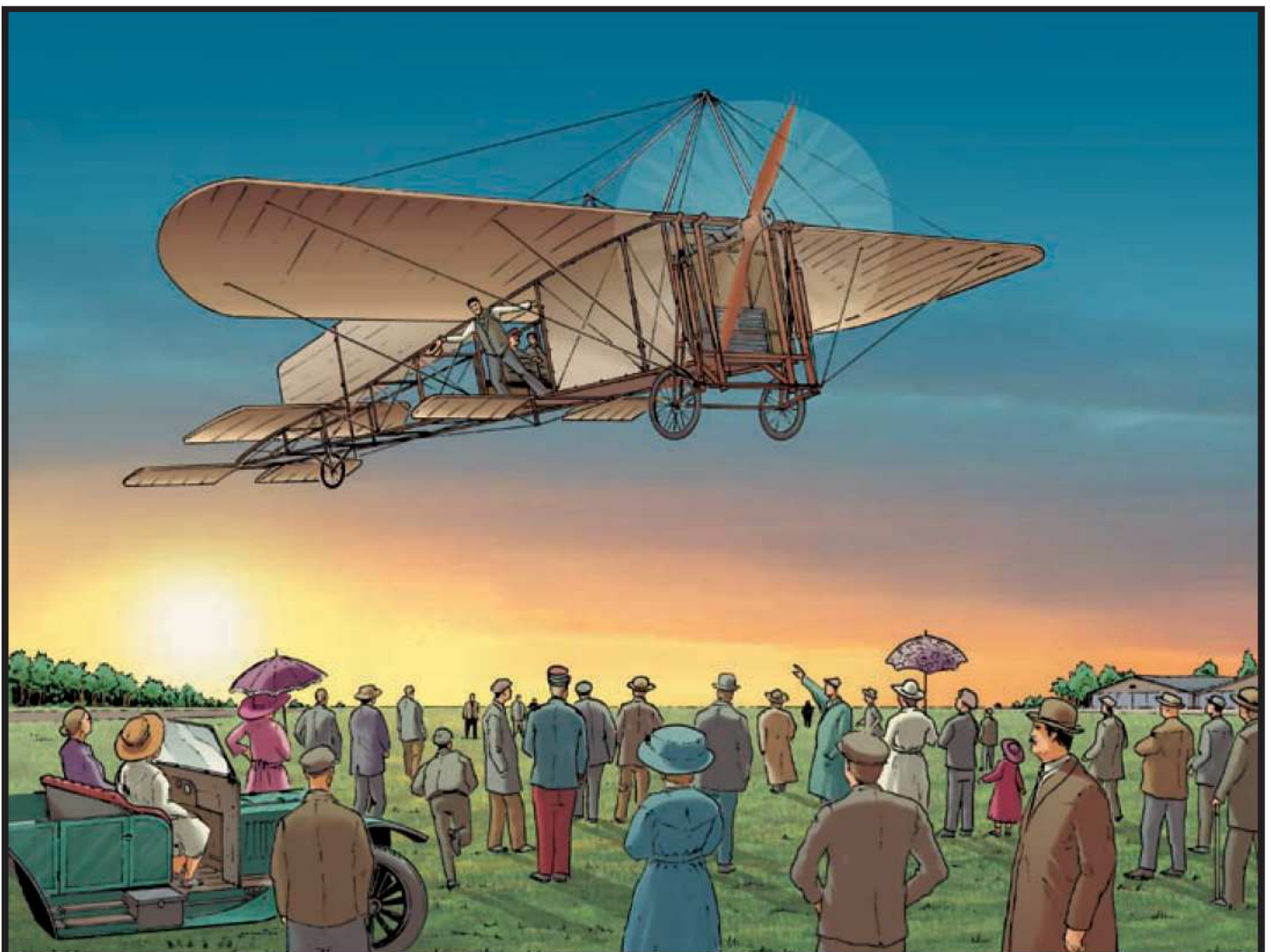
1909, deux passagers sur Blériot XII!

Le 21 mai 1909, Blériot sort le monoplan *XII*, équipé d'un moteur de 35 ch *ENV* entraînant par chaîne une hélice Intégrale *Chauvière*. Prévu au départ comme monoplace il est modifié en biplace. Le 2 juin, à Issy-les-Moulineaux, Blériot vole pour la 1^{re} fois avec un passager puis récidive le 7 en compagnie d'André Fournier. Le 12, ce sont deux passagers qu'il emmène: Santos-Dumont et Fournier! C'est une première mondiale!

1909, des prix!

Le 16 juin, Gabriel Voisin informe Blériot qu'ils viennent de remporter le prestigieux prix *OSIRIS* décerné par l'Institut de France (récompensant qui a fait accomplir un progrès à la science)... et doté de 100 000 francs! Autre bonne nouvelle: des commandes pour les modèles *XI* et *XII* arrivent enfin!

Le 28, Blériot remporte le prix du kilomètre à Douai, puis le prix de la Corderie le 2 juillet et tient l'air durant 47 min 17 s, soit 42,277 km... De quoi pouvoir franchir la Manche! Mais lors d'une tentative de record sur le *XII*, Blériot est brûlé à la jambe... Ce qui ne l'empêchera pas de reprendre l'air... dès le lendemain!



BLÉRIOT

Le vainqueur de la traversée de la Manche

Le prix de la Traversée de la Manche.

Le 5 octobre 1908, le quotidien anglais le *DAILY MAIL* de Lord Northcliffe offre un prix de 1000 £ (25 000 F) au premier aviateur qui traversera la Manche. Les plus légers que l'air l'ayant déjà traversée le 7 janvier 1785 : partis de Douvres, Jean-Pierre Blanchard et John Jeffries avaient réussi la traversée en ballon jusqu'à la forêt de Guînes près de Calais. Dès novembre 1908, Serge de Bolotoff songe à utiliser un triplan *Voisin* équipé d'un moteur *Panhard & Levassor* de 110 ch ; mais, devant la difficulté, l'aviateur renonce bientôt à son projet.



LES CONCURRENTS

HUBERT LATHAM (1883-1912)

Installé vers Sangatte, près de Calais, Hubert Latham prépare son vol. Extrêmement populaire des deux côtés de la Manche, nul ne doutait de sa réussite. Lui-même avait parié 17 000 francs qu'il gagnerait, ceci avant le 1^{er} août 1909 ! L'avion, un *Antoinette IV*, pouvait compter sur le moteur de Levassor venu sur place pour parfaire les réglages.

COMTE DE LAMBERT (1865-1944),

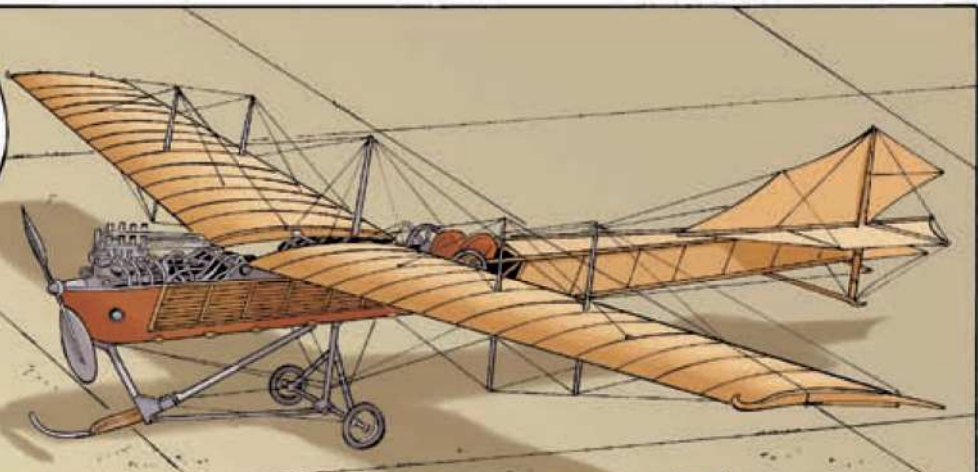
D'origine française, le comte russe concourt sur un biplan *Wright* construit par Toxna et équipé d'un moteur *Bariquand & Mare* 24 ch. Précurseur dans le domaine des hydroglisseurs, le comte de Lambert a été l'un des trois pilotes brevetés à Pau début 1909, à l'école *Wright*. Le 27 Juin, il vient de réaliser le premier vol historique aux Pays-Bas. L'aviateur s'est installé à Wissant, près de Boulogne-sur-Mer. De multiples essais infructueux retardent le vrai départ. Après la victoire de Blériot, il tentera le 27 juillet un ultime essai... avant d'abandonner.



BLÉRIOT (1872-1936)

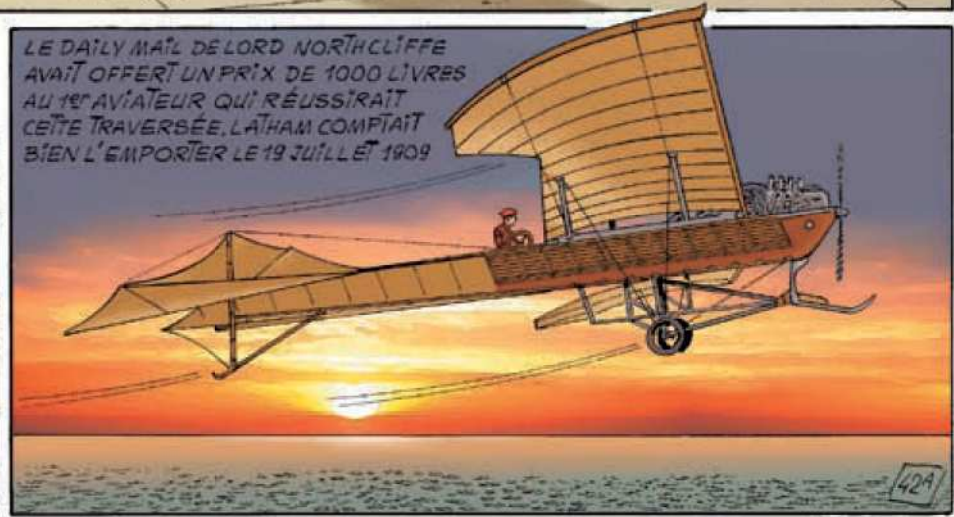
Le riche planteur haïtien Sylla Laroque apporte un financement inattendu, la femme de Blériot ayant sauvé son fils d'une chute mortelle ! Encore handicapé par ses récentes brûlures, Louis Blériot se déplace avec des béquilles. Il appelle alors son ami Alfred Leblanc afin qu'il organise tout pour lui. Les mécaniciens Collin et Mamet, ainsi que le motoriste Anzani seront évidemment du voyage. Le *Blériot XI* est installé au lieu dit « les Baraques » où Blériot et son équipe préparent dès le 21 juillet leur vol avec la plus grande pugnacité.

DÈS 1908, LA SOCIÉTÉ ANTOINETTE AUX CÉLÈBRES MOTEURS SIGNÉS LEVAVASSEUR, DEVIENT CONSTRUCTEUR D'AÉROPLANE AVEC L'ÉLÉGANTE ANTOINETTE. UN MONOPLAN AU FUSELAGE TRIANGULAIRE, DOTÉ D'UN MOTEUR À L'AVANT ET D'UN SYSTÈME DE GAUCHISSEMENT DES AILES CONTRÔLANT LA STABILITÉ LATÉRALE.



C'EST SUR UN ANTOINETTE IV QUE HUBERT LAHAM, FILS DU MILLIARDAIRE ET NOUVEL ACTIONNAIRE DE LA SOCIÉTÉ ANTOINETTE VA TENTER DE FRANCHIR LA MANCHE...

LE DAILY MAIL DE LORD NORTHCLIFFE AVAIT OFFERT UN PRIX DE 1000 LIVRES AU 1^{ER} AVIATEUR QUI RÉUSSIRAIT CETTE TRAVERSÉE. LAHAM COMPTAIT BIEN L'EMPORTER LE 19 JUILLET 1909



MAIS APRÈS 12 km LE MOTEUR FLANCHE SOUS LES YEUX DE LEVAVASSEUR PRÉSENT SUR LE TORPILLEUR ACCOMPAGNATEUR HARPON. UNE CHÛTE DE PLUS DE 300m!



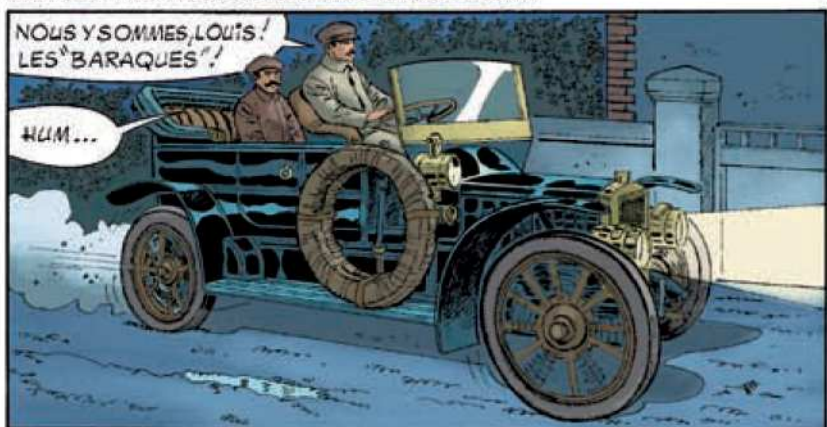
MAIS LA MANCHE SERA VAINCUE! JE RECOMMENCERAI ET RÉUSSIRAI... APRÈS UN BON BAIN CHAUD!

LA TRAVERSÉE DE LA MANCHE N'EST PAS LE SEUL ÉVÈNEMENT DE 1909, MAIS LE PLUS MARQUANT: LE CONCURRENT DIRECT DE LAHAM N'ÉTAIT AUTRE QUE BLÉRIOT SUR SON BLÉRIOT XI CONÇU EN COLLABORATION AVEC RAYMOND SAULNIER...



EN CE DIMANCHE 25 JUILLET 1909, LATHAM ET BLÉRIOT DOIVENT PRENDRE L'AIR : L'UN DEPUIS SANGATTE, L'AUTRE DEPUIS "LES BARAQUES". LA TEMPÊTE QUI GRONDE DEPUIS QUATRE JOURS SEMBLE ENFIN S'ÊTRE CALMÉE! LATHAM AVAIT DEMANDÉ À ÊTRE RÉVEILLÉ À 3H30 DU MATIN, MAIS C'EST BLÉRIOT ET ALFRED LEBLANC QUI SONT LES PREMIERS DEBOUT UNE HEURE AVANT!

BLÉRIOT AVAIT ÊTÉ FINANCÉ IN EXTREMIS PAR LE RICHISSIME HOMME D'AFFAIRES HAÏTIEN SYLLA LARAQUE, DONT LE FILS AVAIT ÊTÉ SAUVÉ PAR LA FEMME DE BLÉRIOT ET PAR UN BEAU CONTRAT DE LICENCE DE SES PHARES À DES INDUSTRIELS ANGLAIS. (200.000F)!



NOUS Y SOMMES, LOUIS! LES "BARAQUES"!

HUM...



ANZANI, TU ES FOU OU QUOI?

C'EST LE GRAND JOUR, PADRONE, C'EST JUSTE POUR FAIRE LA FÊTE!

ET CE NE SONT QUE DES BALLES À BLANC.



QU'AI-JE FAIT AU CIEL D'AVOIR CHOISI TON MOTEUR! IL EST AUSSI FRUSTE ET PRIMITIF QUE TOI!

MA CHE? DE BONS GROS CYLINDRES DE FONTE ET PAS SABLÉS, JUSTE DES TROUS POUR ÉVACUER LES GAZ, ET D'AUTRES TROUS POUR L'HUILE ET ÇA MARCHE...



TU AS RAISON ALESSANDRO TON MOTEUR MARCHE ET SACRÉMENT BIEN... ALORS ALLONS-Y, SORTONS L'AVION DU HANGAR!

MAIS D'ABORD ON MANGE! LOUIS, AVEC VOTRE BRÛLURE AU 3^e DEGRÉ AU PIED, GAUCHE, IL FAUT PRENDRE DES FORCES!

UN PEU PLUS TARD, APRÈS UN VOL D'ESSAI SATISFAISANT DE 11 MINUTES...

LA VOÏLURE HAUBANÉE FAIT 14 m² L'APPAREIL MESURE 8 m DE LONG, MASSE AU DÉCOLLAGE ENVIRON 300 kg. SA VITESSE EST DE 55 km/h. MAMET ET COLLIN ONT RÉALISÉ UNE EXCELLENTE MISE AU POINT. QUE VOULEZ-VOUS SAVOIR D'AUTRE?

JUSTEMENT, PARLEZ-NOUS DU MOTEUR. VOUS AVEZ REMPLACÉ LE REP D'ORIGINE PAR UN ANZANI, N'EST-CE-PAS?



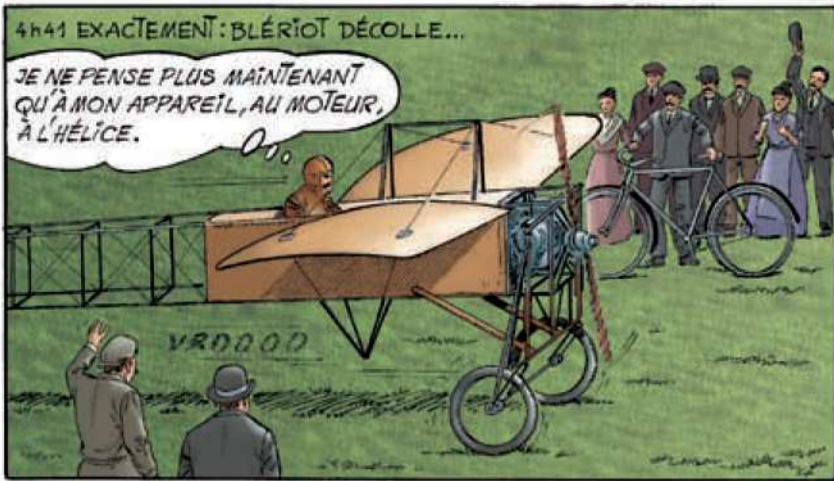
OUI, IL EST TRÈS FIABLE. C'EST UN 3 CYLINDRES EN W DE 3,12 LITRES. IL EST REFROIDI PAR AIR ET TOURNE À 1450 tr/min. PAR SÉCURITÉ ON A MIS DEUX BATTERIES ET IL EST ÉQUIPÉ D'UNE HÉLICE "CHAUVIÈRE".



ET QUAND ALLEZ-VOUS PARTIR?

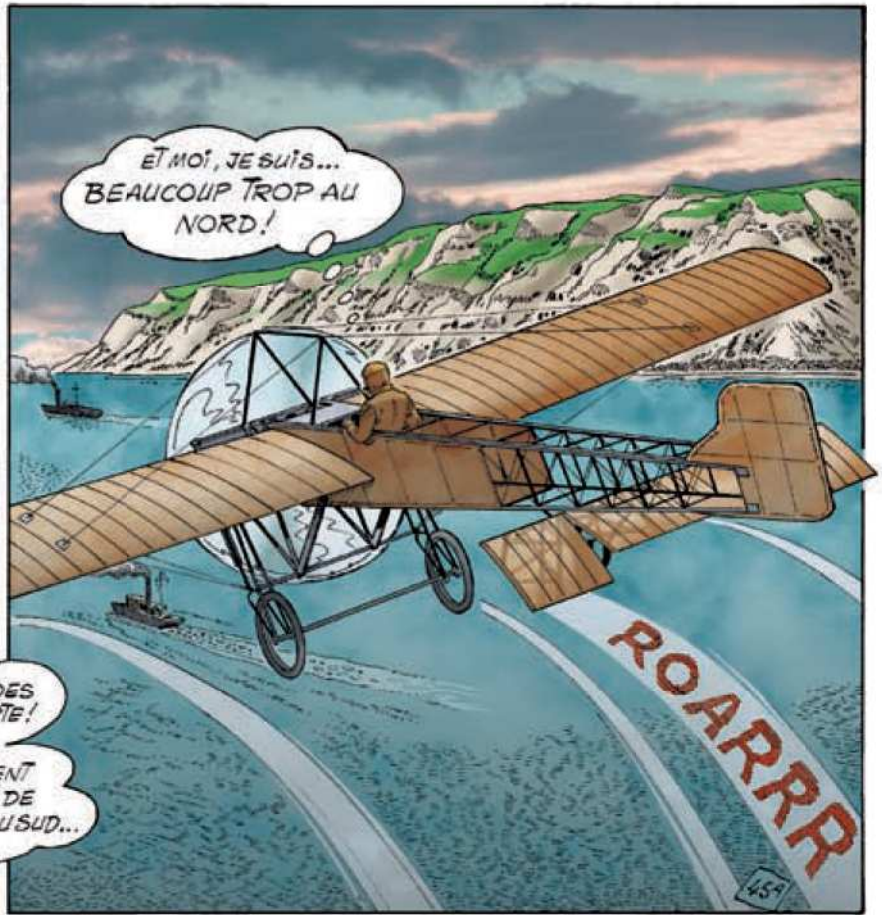
NOUS DEVONS ATTENDRE LE LEVER DU SOLEIL, COMME LE PRÉCISE LE RÉGLEMENT.







LUTTER CONTRE LES VENTS FORTS!
NE PAS LÂCHER! ET DIABLE QUELLE
EST CETTE MONTAGNE? OÙ
SUIS-JE DONC? OO...



ET MOI, JE SUIS...
BEAUCOUP TROP AU
NORD!



DES REMORQUEURS OU DES
PAQUEBOTS?... QU'IMPORTE!

ILS DOIVENT FORCÉMENT
SE RENDRE AU PORT DE
DOUVRES (1)! DONC AU SUD...



POURVU QUE...

... **CHARLES FONTAINE**
NE SE SOIT PASTROMPÉ!
IL DOIT Y AVOIR UNE
TROUÉE... IL LE FAUT!

EFFECTIVEMENT IL Y A UNE
CUVETTE HERBEUSE, TROUÉE
DANS LA FALAÏSE, À MOINS
DE 30m DU NIVEAU DE
L'EAU COMME L'AVAIT AN-
NONCÉ CHARLES FONTAINE
JOURNALISTE AU MATIN (2)...
ET 37min APRÈS SON DÉPART
DE CALAIS...



**BRAVO!
BRAVO!**

AU RISQUE DE
TOUT CASSER, JE
DOIS COUPER L'AL-
LUMAGE À 20 m
DE HAUTEUR ET
MAINTENANT, AU
PETIT BONHEUR!



C'EST FAIT... ET
LATHAM?

LATHAM EST ENCORE À SANGÂTE.
C'EST VOTRE MOTEUR QUI L'A
RÉVEILLÉ!

DANS L'ILLUSTRATION ON POURRA LIRE: "LE VOL
HISTORIQUE ET INOUBLIABLE DE BLÉRIOT A
ENTHOUSIASMÉ L'UNIVERS ÉMU; ET TROUBLE
PROFONDÉMENT, DANS SON ORGUEILLEUSE
SÉCURITÉ, L'INVIOLENT ANGLETERRE".

CE JOUR MARQUE UN GRAND Tournant POUR L'AÉRO-
NAUTIQUE MAIS AUSSI POUR BLÉRIOT QUI VENDRA 500
EXEMPLAIRES ENTRE 1909 ET 1914 ...



ALLEZ PAPA
À TOI!

(1) LES TROIS NAVIRES SE RENDENT EN FAIT À COWES POUR LA VISITE DU TSAR...
(2) NORTH FORELAND MEADOW.

BLÉRIOT XI, l'avion des voltigeurs!



Après son incroyable exploit, Louis Blériot va réaliser bien des vols remarquables... mais aussi de terribles accidents, notamment celui de Constantinople (Turquie), provoqué par de brusques rafales de vent qui sonne la fin de ses vols comme pilote.

Il est alors temps pour Louis Blériot de laisser la place aux commandes de ses avions.

Le pilote d'essai **Adolphe Pégoud** va rapidement démontrer la maniabilité du *Blériot XI*: vol la tête en bas, puis d'incroyables loopings!

La voltige aérienne vient d'être créée!

Le *Blériot XI* est présenté partout dans le monde et c'est au-dessus de la Statue de la Liberté que **John Domenjoz** va faire ses acrobaties!

Les écoles de pilotage...

Après les écoles provisoires de Buc et d'Issy-les-Moulineaux, Blériot inaugure à Pau sa première école de pilotage, le 22 Novembre 1909. Il en confie la direction à son ami pilote Alfred Leblanc.

En Juillet 1910, il ouvre l'école de pilotage d'Étampes et fonde la même année l'école de pilotage de Hendon en Grande-Bretagne.

Enfin, en octobre 1913, Blériot installe à Buc une nouvelle école de pilotage... Les écoles Blériot formeront le plus grand nombre d'aviateurs brevetés entre 1909 et 1911.

L'essor industriel!

Devenu un héros national, Louis Blériot prend alors son essor industriel! Le type XI sera décliné les années suivantes en version XI bis (moteur Gnome 50 ch), XI-2 biplace militaire, XI-3 triplace militaire avec moteur Gnome 100 ch.

La C.G.T.A.

Le 10 octobre 1909, Blériot cofonde la *Compagnie Générale Transaérienne (CGTA)* la première compagnie aérienne de transport utilisant des dirigeables et pour la 1^{re} fois, des avions! En 1911, Blériot sort l'*Aérobis*, capable d'enlever 8 passagers!

SPAD et Blériot Aéronautique...

En 1913 Blériot a vendu plus de 800 avions... Dans le monde, aucun autre industriel n'a fait mieux.

En août 1914, Blériot rachète la *Société de Production des Appareils Deperdussin*, en liquidation suite aux fraudes de son dirigeant. Blériot la renomme *Société Pour l'Aviation* et ses *Dérivés*. Le 5 Mars, Louis Blériot entre au Conseil Supérieur de l'Aéronautique Militaire. En 1917 le groupe *Blériot-SPAD* représente 10 % de la production d'avions en France et en 1918 il aura construit plus de 15 000 SPAD! En 1921 Louis Blériot décide d'intégrer *SPAD* à la *Blériot Aéronautique*, les deux sociétés de Blériot se faisant concurrence! En 1923, Blériot reprend la société *Blanchard*, spécialisée dans les hydravions à coque.

Une rencontre historique...

En mai 1927, Charles Lindbergh, qui vient de réaliser la traversée de l'Atlantique, insiste pour rencontrer Louis Blériot.



Louis Blériot en quelques dates:

- 7 janvier 1909 – Brevet de pilote n°1.
 - 12 juin 1909 – 1^{er} vol mondial avec 2 passagers.
 - 16 juin 1909 – Prix *Osiris* (avec Gabriel Voisin).
 - 4 juillet 1909 – Prix *M^{me} Archdeacon* à Juvisy.
 - 13 juillet 1909 - Prix du *Voyage*.
 - 25 juillet 1909 - Vainqueur de la traversée de la Manche.
 - 1^{er} août 1909 - Grande Médaille d'or de l'Aéro-Club de France.
 - août 1909 - Inauguration de l'Avenue Louis Blériot à Port-Aviation.
 - 30 octobre 1909 – Commandeur de l'Ordre de la Couronne Roumaine.
 - Février 1910 - Médaille d'or de l'Aéronautique de l'Académie des sciences.
 - Juillet 1910 - Membre fondateur de la Chambre syndicale des industries aéronautiques.
 - 5 mars 1914 - Membre consultatif du Conseil supérieur de l'Aéronautique Militaire.
 - 1^{er} février 1922 - Officier de la Légion d'honneur.
 - août 1929: Commandeur de la Légion d'honneur.
 - août 1929: Vice-président de la Fédération Aéronautique Internationale.
- Il fut également décoré officier de la Couronne d'Italie et officier des Saints Maurice et Lazare.

LE SPAD VII FUT PILOTÉ PAR BIEN DES AS DE LA 1^{RE} GUERRE MONDIALE...
DONT GEORGES GUYNEMER ET FRANCESCO BARACCA!



CONÇU PAR LOUIS BÉCHEREAU, LE SPAD XIII ÉQUIPÉ DE DEUX
MITRAILLEUSES, EST ASSOCIÉ NOTAMMENT À GEORGE GUYNEMER,
RENÉ FONCK, FRANCESCO BARACCA, LÉON BOURGADE, EDDIE RICKENBACKER ET BIEN D'AUTRES!
IL SERA L'AVION DE CHASSE FRANÇAIS JUSQU'EN 1923.

L'après-guerre...

Après la guerre, Louis Blériot diversifie sa production : des motos 500 cm³ bicylindres (1919), attelables à un side-car, mais aussi des voitures (1922), des thoniers, des hydroglisseurs, des carburateurs et même... des meubles !

Le 6 avril 1919, Louis Blériot s'associe avec Louis Breguet, les frères Farman, René Caudron, Robert Morane, Raymond Saulnier, Paul-Louis Weiller et Louis Renault, pour fonder la *CMA, Compagnie des Messageries Aériennes*.

Le 25 juillet 1929, à Calais, Louis Blériot est nommé Commandeur de la Légion d'honneur.

En 1936, comme toutes les entreprises françaises travaillant pour la Défense Nationale, *Blériot Aéronautique* est nationalisée. Blériot s'éteint huit jours avant la promulgation du décret.

Sur les fondations de Blériot...

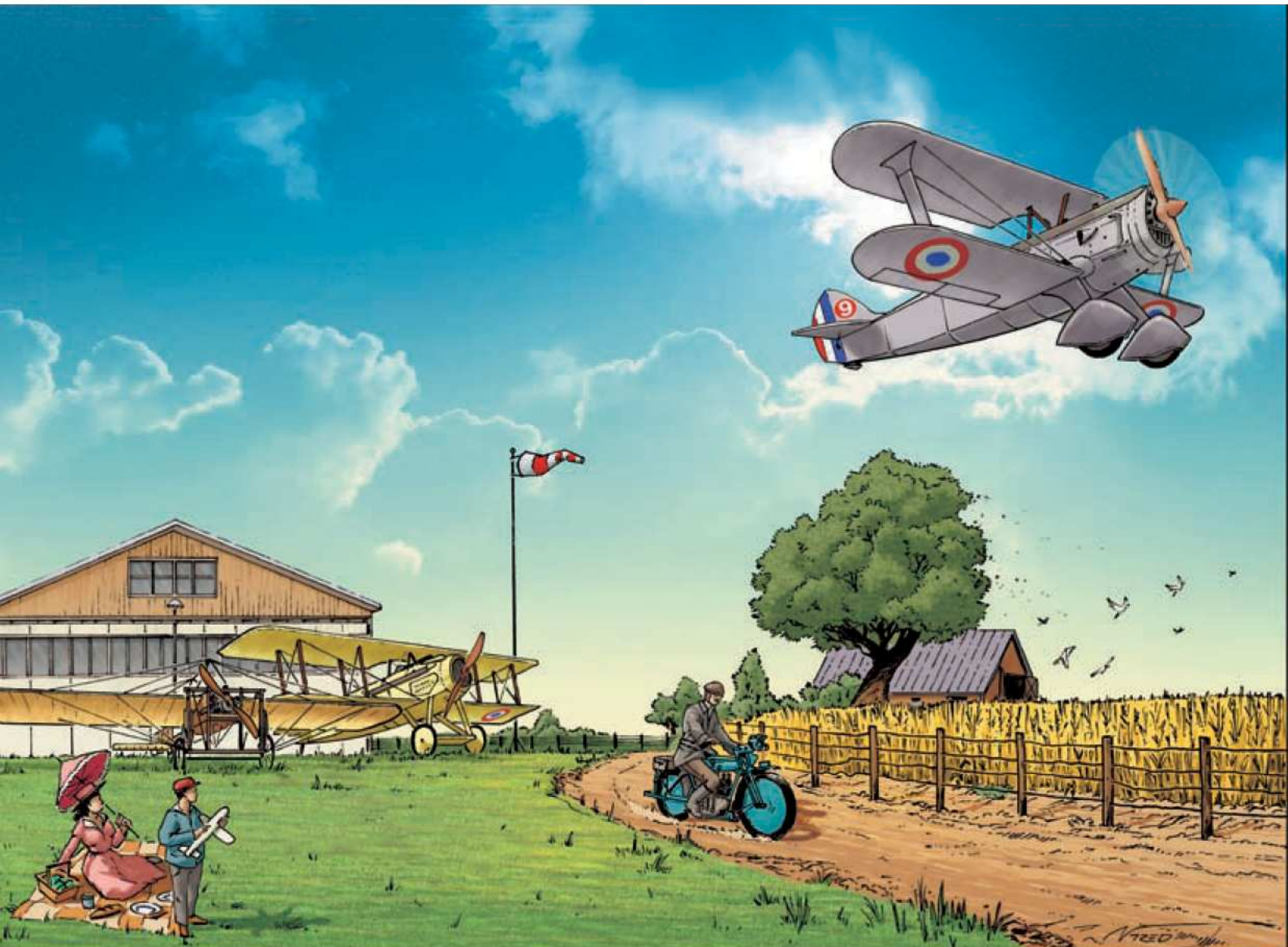
Décédé le 2 août 1936 à 64 ans, celui qui fut l'un des plus grands pionniers de l'aviation laissera à jamais son empreinte.

Ainsi le lieu de départ de l'historique traversée de la Manche a été renommé en 1936 et s'appelle à présent **Blériot-Plage**.

Les sociétés créées par Louis Blériot ont donné naissance à de grands groupes actuels.

Ainsi la *CGTA* est l'ancêtre d'**Air France**, la fusion de *Blériot Aéronautique* avec d'autres entreprises est devenue *MATRA*, actuelle **EADS**!

L'Histoire est alors écrite par d'autres...



BLERIOT

Le vainqueur de la traversée de la Manche



Dans la même collection
sur www.ideesplus.fr



Disponible



À paraître



Version anglaise



À paraître



Disponible

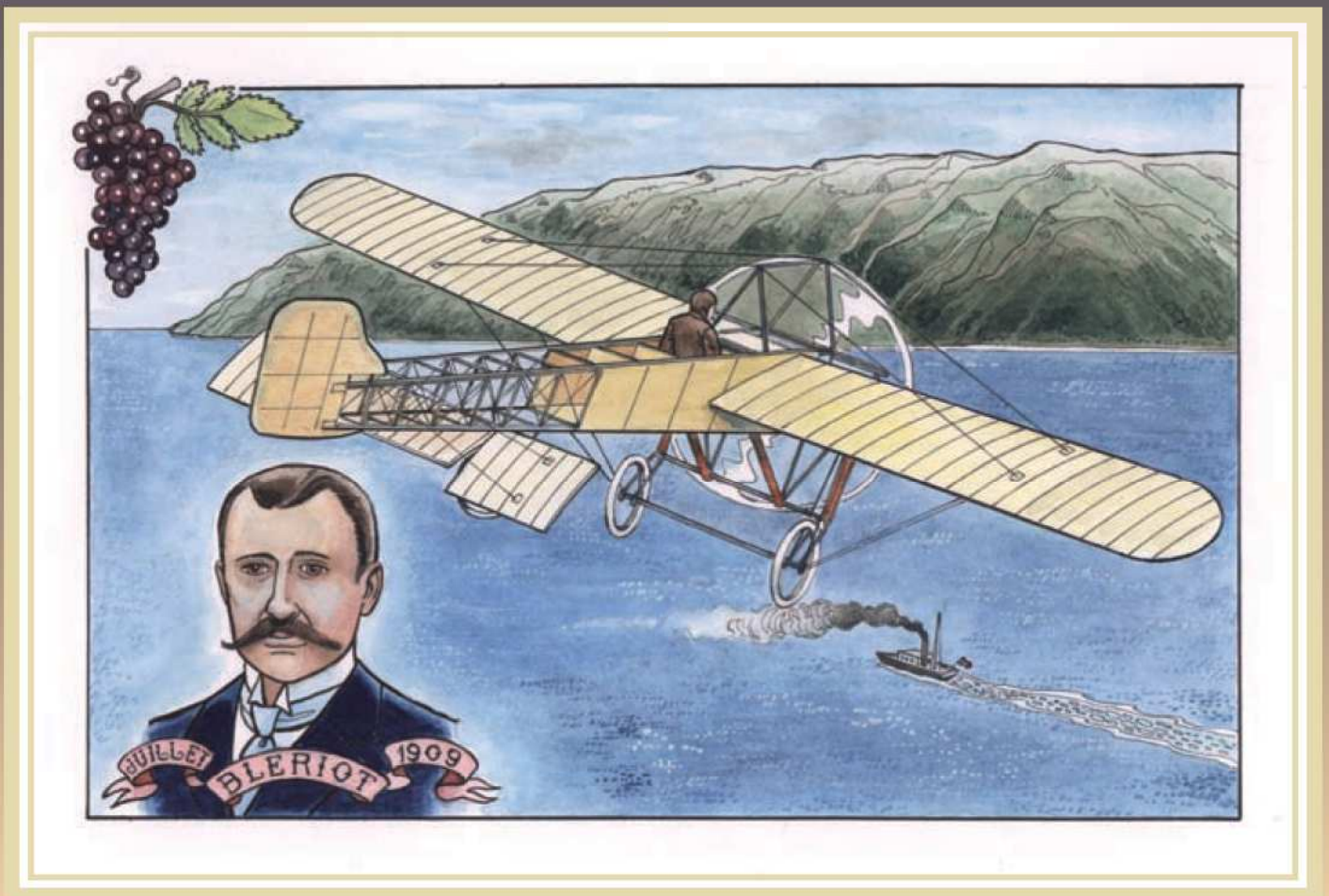


Disponible



Disponible

Blériot, le vainqueur de la traversée de la Manche



L'homme qui en 1909 a scellé un tournant historique, démontrant que l'aéronautique était une nouvelle et incroyable voie ouverte à l'humanité. Outre ses compétences d'ingénieur, il est un acteur majeur dans l'industrialisation et l'usage des transports aéroportés, de fret comme de passagers.

Mais avant la victoire, bien des efforts et des échecs furent nécessaires...

Heureusement, Louis Blériot n'a jamais baissé les bras et, toujours, tourné les yeux vers le ciel...

Fascicule Blériot

ISBN : 978-2-916795-30-0 10 €



 www.ideesplus.fr

