



Louis Blériot

MON GRAND-PÈRE

L'homme qui connaît le mieux Louis Blériot est son petit-fils. Nous l'avons rencontré pour évoquer son prestigieux grand-père, 70 ans après la mort de l'aviateur français le plus célèbre au monde.

25 juillet 1909 : blessé à la jambe, avec une météo peu engageante, Louis Blériot, réveillé à 2 h 30 du matin par son ami Alfred Leblanc, n'est pas au mieux de sa forme. L'air vif du matin chasse rapidement les idées noires. La suite appartient à l'histoire.

QUELQUES DATES QUI ONT MARQUÉ L'HISTOIRE

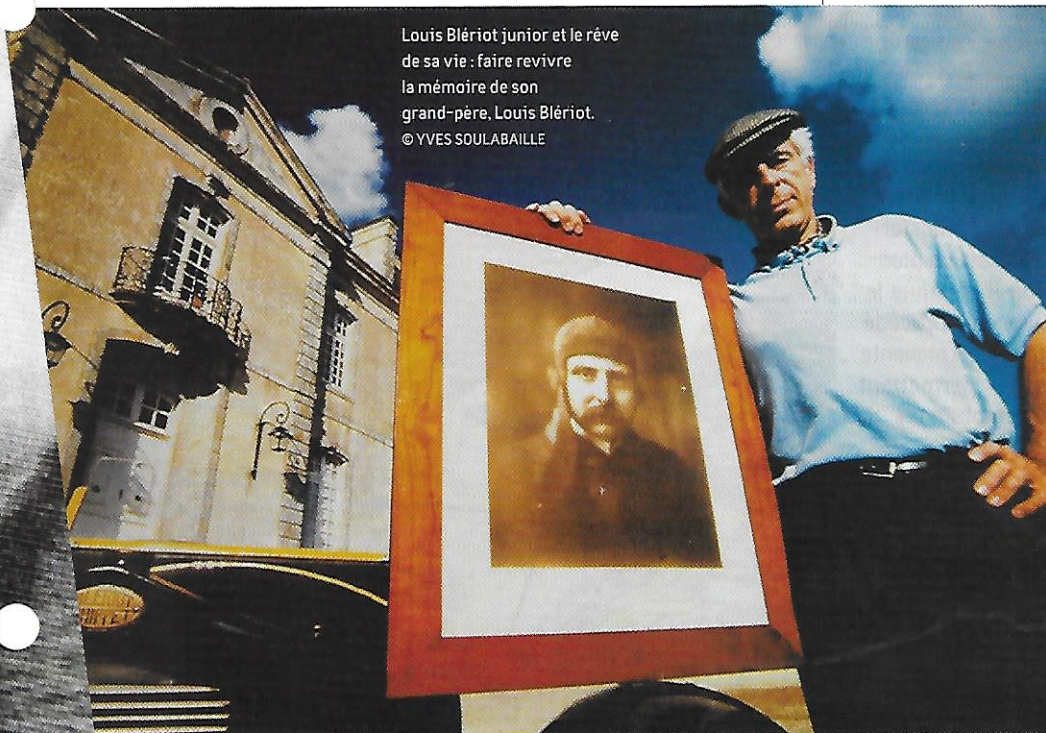
1872 : Naissance à Cambrai.
1895 : Sortie de l'École Centrale.
1897 : Création des établissements Blériot, entreprise de fabrication de phares à acétylène pour automobiles.
1900 : Blériot I, l'Ornithoptère,

à ailes battantes et moteur à acide carbonique. La maquette fonctionne, le modèle grandeur nature ne vole pas.
1905 : L'hydroplaneur Blériot est tiré par un canot à moteur. Le pilote, Gabriel Voisin, a failli périr noyé.



Blériot, pilote exceptionnel, ingénieur visionnaire, industriel d'avant-garde, inventeur infatigable, héros de la première traversée aérienne de la Manche, est mort le 1^{er} août 1936, quelques mois avant Mermoz. Sa biographie existe, elle fait 560 pages (Maeght Éditeur) et son auteur, le petit-fils de l'aviateur, y a consacré sept ans de sa vie. Il est pilote comme son grand-père, dont il porte le nom. Pour la commodité du reportage, nous avons donc décidé, avec lui, de l'appeler Louis Blériot junior. Il est né en 1944, il n'a donc pas connu son grand-père. En revanche, il a vécu depuis l'adolescence à sa recherche, récupérant ce qu'il a pu, courant inlassablement les ventes en quête des objets le concernant, amassant au fil des années largement de quoi remplir les musées actuellement en cours de création à Calais et à Cambrai, ville natale du vainqueur de la Manche.

tion privée de 800 mètres. Quand elle est vendue, il récupère ce que contient le bureau du grand-père, des objets précieux car les archives de la société Blériot n'existent plus. Elles ont été embarquées à bord d'une péniche, en catastrophe, alors que l'armée allemande était aux portes de Paris. Et puis, la péniche a disparu. La collection du petit-fils est donc un trésor. Elle rappelle les grands moments de la vie de Louis Blériot, né en juillet 1872 à Cambrai, centralien, industriel qui prospère dans les appareils d'éclairage pour les automobiles, qui apprend à voler à 30 ans. Voulant piloter des avions qu'il dessine lui-même, il casse beaucoup de bois avant de réussir son premier vol à Bagatelle, en 1907, cinq ans après ses débuts. La traversée de la Manche, en 1909, lui permet de devenir industriel de l'aviation.



Louis Blériot junior et le rêve de sa vie : faire revivre la mémoire de son grand-père, Louis Blériot.
© YVES SOULABAILLE

UNE VIE ÉTERNELLE

Louis Blériot Junior a voulu aussi voler sur ses traces. Après un entraînement intensif sur les avions de La Ferté-Alais, la tentative, sur le Blériot XI de Jean Salis, a été un échec. Ce qui montre, nous reviendrons sur ce point, à quel point ces appareils étaient délicats à piloter.

Après ses années d'études à l'École Centrale, à la fin du XIX^e siècle, pendant quarante ans, Louis Blériot a imaginé, dessiné, créé, produit. À travers les souvenirs du petit-fils, nous avons rencontré un homme lumière, symbole d'une époque où l'on pouvait croire à tout.

Louis Blériot est mort à l'âge de 64 ans. Il souffrait de faiblesses cardiaques depuis un accident à Constantinople. Le 25 juillet 1936, quelques jours avant sa mort, ses

L'HÉRITIÈRE

Louis Blériot junior est le fils de Jean Blériot, l'un des six enfants de Louis Blériot. À partir de 1959, il a littéralement vécu avec son glorieux aïeul. « À l'occasion du cinquantenaire de la traversée de la Manche, j'avais alors 15 ans, lors des festivités à Cambrai, l'armée de l'air m'a offert une double traversée en Fouga Magister. Ce qui a dû jouer sur mon avenir. À partir de là, je ne pense plus qu'à l'avion et à mon grand-père. » Il se souvient de la maison familiale en Sologne, située dans un parc immense et possédant son hangar et sa piste d'avia-

usines ont été nationalisées, le jour anniversaire de sa traversée de la Manche, ! Le destin est souvent cruel. Plus tard, en 1991, les usines de Suresnes sont détruites, le célèbre fronton en céramique disparaît. Mais la destinée peut être belle. Louis Blériot avait créé en 1931 le Trophée Blériot, réservé au premier équipage qui parviendrait à voler plus d'une demi-heure à plus de 2 000 km/h (Mach 1,6!). Son rêve se réalisera en 1961, vingt-cinq ans après sa mort. C'est une définition possible de l'immortalité. →

1906 : Hydroaéroplanes Blériot III, IV.
1907 : Blériot V, plan canard, vole sur 6 mètres. Blériot VI Libellule (184 m). Blériot VII monoplan (500 m).
1908 : Blériot VIII : 8 km. Blériot IX, X, XI.
1909 : 25 juillet. Traversée de la Manche.

1910-1915 : Création des écoles Blériot. Sortie des Blériot XI à LXVII. À partir du 70, les avions seront numérotés en chiffres arabes. Rachat de la société Spad.
1919 : Moto Blériot. Série de thoniers.
1922 : Voiture Cyclecar Blériot.

1933 : Hydravion géant 5190, baptisé Santos-Dumont. 38 traversées de l'Atlantique.
1936 : Nationalisation des industries aéronautiques, les usines Blériot sont incorporées à la SNCASO. Le premier août, décès de Louis Blériot. Funérailles nationales le 5 août.

Blériot l'éclaireur

Louis Blériot junior nous raconte son grand-père, les traits marquants de sa vie et de son caractère, souvenirs et anecdotes à la clé.

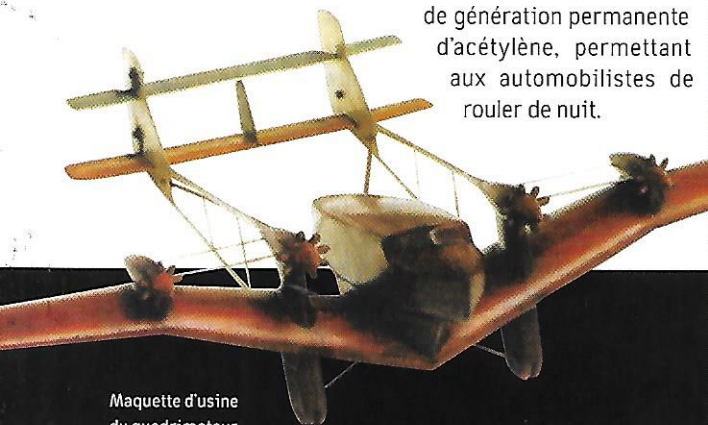
IL ÉTAIT VISIONNAIRE

« En 1895, quand il est élève ingénieur à Centrale, il ne sait rien des travaux de Clément Ader (qui vole dès 1890), secret militaire oblige. Il pense pourtant déjà à construire des machines volantes mais n'en dit rien, il ne veut pas passer pour un illuminé... Et son imagination va plus loin. Il pense déjà au transport aérien. » Plus tard, à l'époque des traversées de l'Atlantique, pour éviter les hydravions peu performants, Louis Blériot trouve et dessine deux solutions. Les îles artificielles, ou encore aéroports flottants, au milieu de l'océan (sur le principe de certaines plates-formes de forage pétrolier existant aujourd'hui) et les avions à fuselage largable, se transformant en bateau pour finir le voyage... C'est aussi un pionnier dans le domaine de l'automobile, où il applique le premier le mot « phare », après avoir inventé un procédé

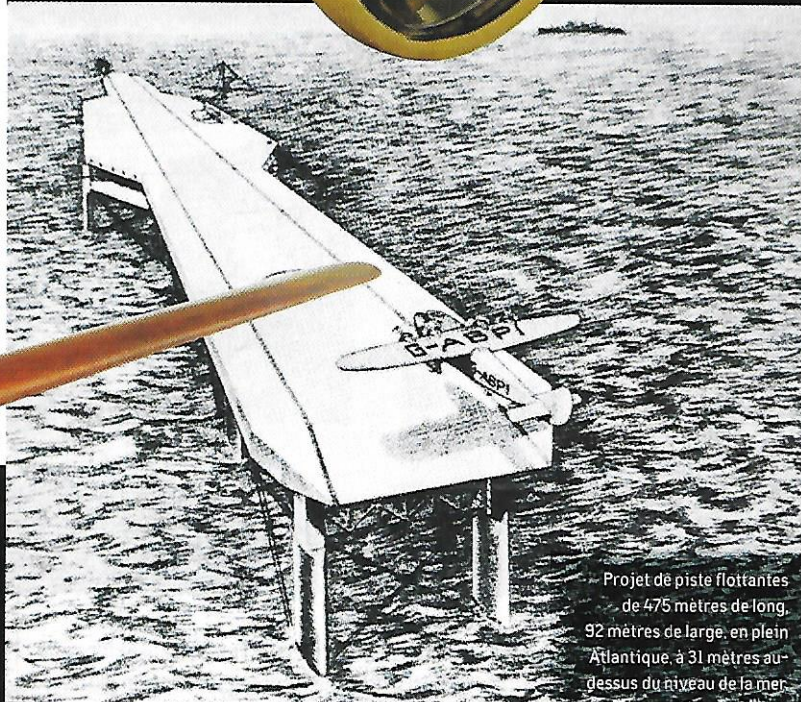
de génération permanente d'acétylène, permettant aux automobilistes de rouler de nuit.



Le phare autogénérateur à acétylène Blériot (1903) fonctionne grâce à un goutte-à-goutte d'eau traversant un réservoir de carbure de calcium.



Maquette d'usine du quadrimoteur transatlantique à fuselage largable, en cas d'amerrissage forcé...



Projet de piste flottantes de 475 mètres de long, 92 mètres de large, en plein Atlantique, à 31 mètres au-dessus du niveau de la mer.

Un vrai trésor : Louis Blériot écrit à Clément Ader pour le remercier de ce qu'il

Cher M. Ader - Je tiens à vous
vous remercier de l'admirable
LOUIS BLÉRIOT,
Ingénieur des Arts et Manufactures
Vice-Président de la Chambre Syndicale
des Industriels Aéronautiques
Téléph. 527-53. 56, Bd. Hautil, Neuilly - Seine

carrière que vous avez eue en ce
moment à la suite de l'admirable
succès de votre invention de votre
appareil à fuselage largable et de votre
fait de le recommander pour
vous qui avez été le premier de tous
le constructeur français et qui en restez le
Champion
Blériot
Paris 26 Février 1911

a fait pour l'aviation.
On est en 1911, et
l'avion va devenir un
phénomène mondial.

C'ÉTAIT UN GENTLEMAN...

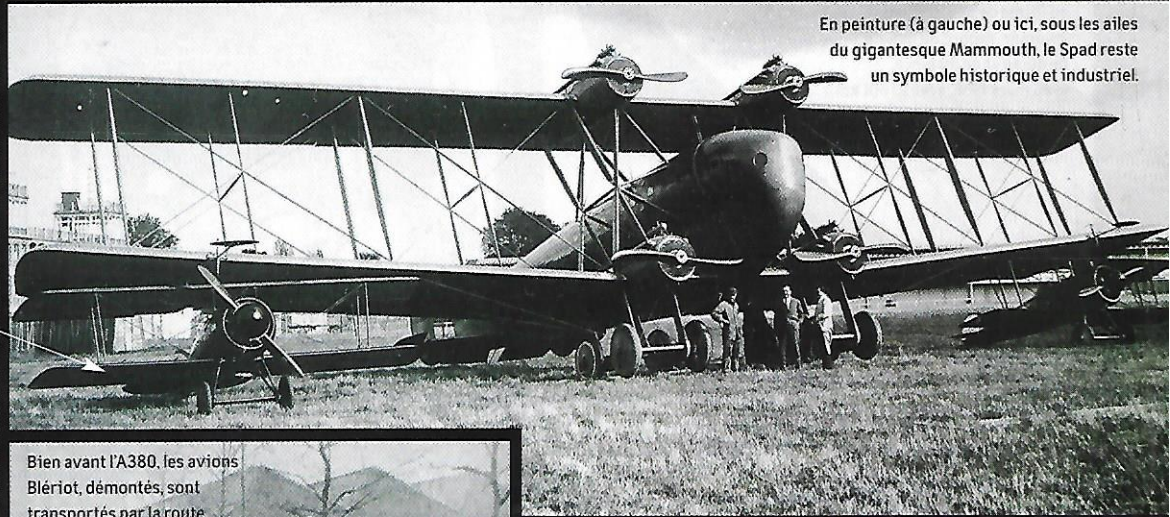
En 1909, quand il tente et réussit la traversée de la Manche, Louis Blériot est à la limite de la ruine. Le prix de 1 000 livres du *Daily Mail*, il en a financièrement besoin. Et surtout, il lui faut ce succès pour trouver des acheteurs pour ses appareils, faire travailler son atelier et ses 15 salariés. À Sangatte (aujourd'hui Blériot-Plage) point de départ de la traversée de la Manche, inscrit après Latham, il laissera ce dernier effectuer les deux premiers vols (qui se terminent dans l'eau) avant de tenter sa chance. Six jours plus tard, Louis Blériot entre dans la légende, après un vol de 43 km en 37 minutes. Dans le mois qui suit la traversée, 100 commandes tombent, l'atelier de Neuilly est remplacé par une usine à Levallois, faisant travailler 150 personnes. Blériot devient entrepreneur dans l'aviation.



Deux échecs : le 125 bifuselage, qui ne s'est pas vendu, et le Blériot III, qui n'a jamais pu voler. Ces appareils étaient pourtant d'une beauté absolue.



LE PREMIER DE TOUS
 Une pièce rare de la collection personnelle du petit-fils : la licence de pilote de Louis Blériot (ici renouvelée en 1911). Elle porte le numéro 1 : c'est la première licence délivrée dans le monde. Il avait obtenu son brevet en 1909.



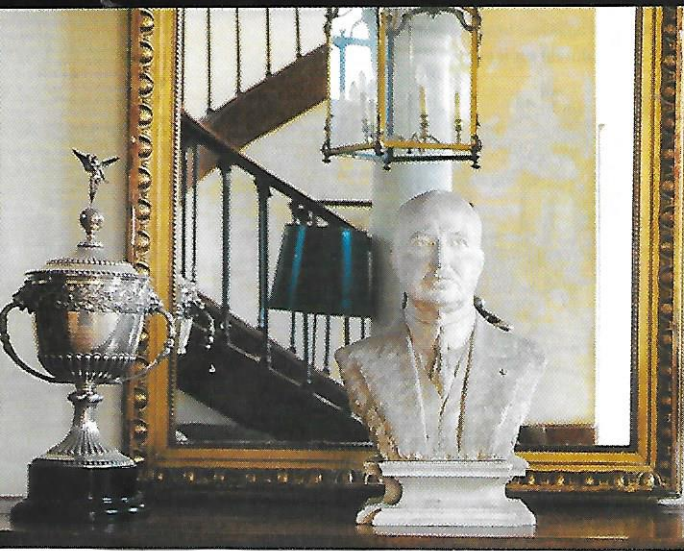
En peinture (à gauche) ou ici, sous les ailes du gigantesque Mammouth, le Spad reste un symbole historique et industriel.



Bien avant l'A380, les avions Blériot, démontés, sont transportés par la route.

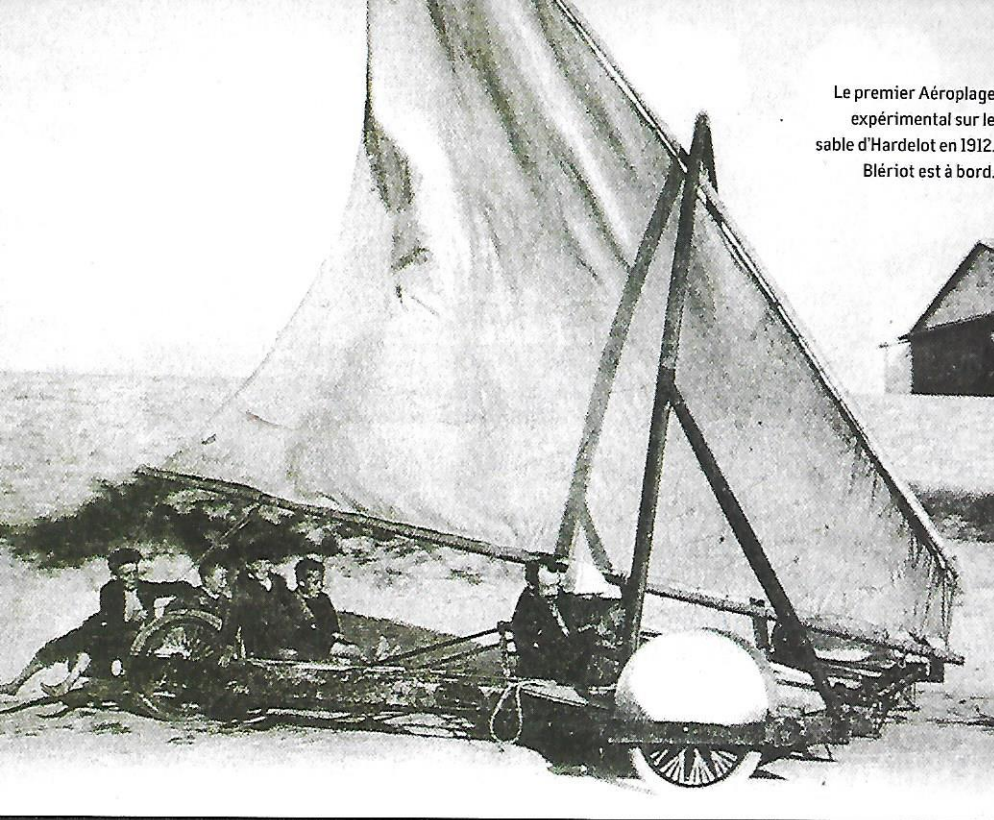
ENTREPRENEUR PRODIGE

L'activité de la société des phares Blériot ne cesse pas. Elle a été vendue à Ducellier, société reprise plus tard par SEV Marchall, aujourd'hui membre du groupe Valéo. Durant la guerre de 1914-1918, l'armée a un besoin colossal d'avions. La société Spad, ex-Société provisoire des aéroplanes Deperdussin, rebaptisée, après son rachat par Louis Blériot en 1914, Société pour l'aviation et ses dérivés, est à partir de 1916 fournisseur principal des escadrilles de chasse françaises. Avec son moteur Hispano-Suiza, le Spad, celui de Guynemer et de Fonck, deviendra vite une légende. C'est aussi un formidable défi industriel. 2 500 personnes y travaillent et on produit un appareil toutes les cinquante minutes ! L'usine étant à Suresnes (détruite aujourd'hui, il ne reste que les bandeaux en céramique visibles sur les quais de Seine), les avions traversaient la Seine en péniche et décollaient de l'hippodrome de Longchamp. Au total, dans quatre versions, il sera fabriqué plus de 13 000 Spad !

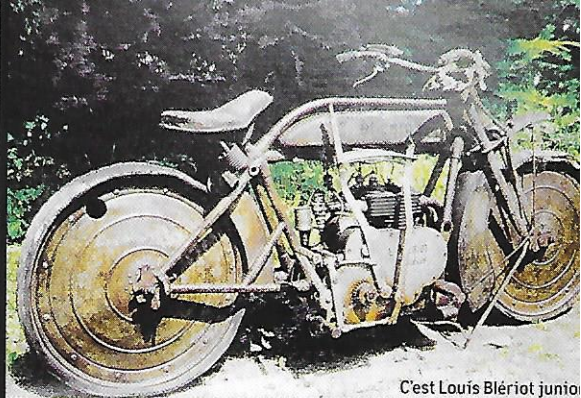


Dans le hall d'entrée de Louis Blériot junior, la coupe du Daily Mail (à g.) et celle de l'Aeroplane Club de Grande-Bretagne (à dr.), gagnées lors de la traversée de la Manche.





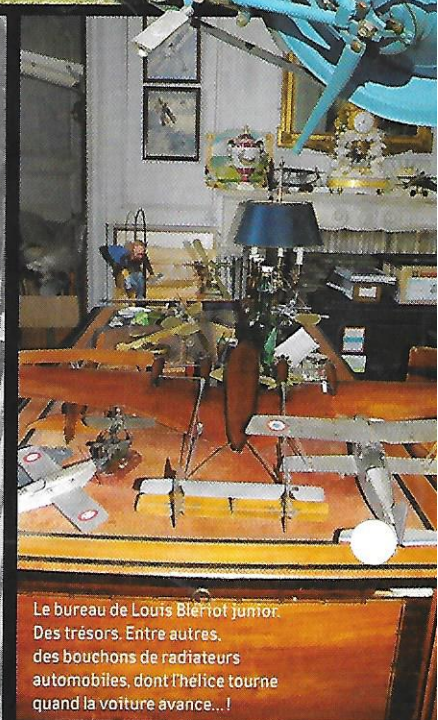
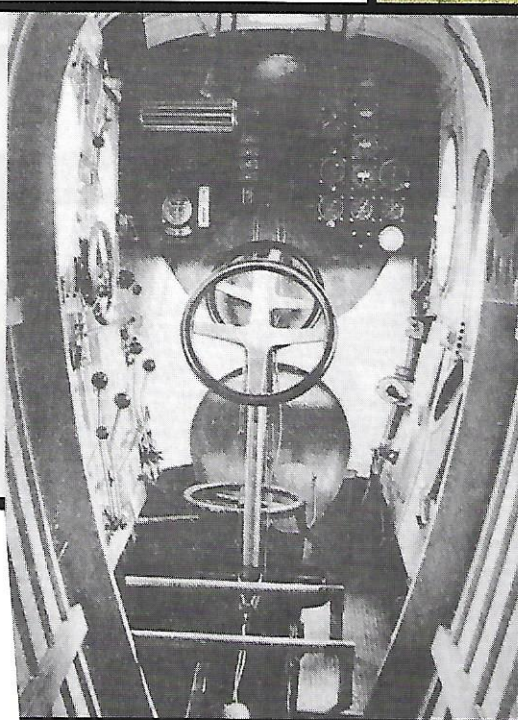
Le premier Aéroplage expérimental sur le sable d'Hardelot en 1912. Blériot est à bord.



C'est Louis Blériot junior qui a retrouvé cette moto Blériot dans une ferme. Après restauration par Bruno et Jean Caillou, couleur bleu de France, ça en jette et ça marche.



Le Blériot 110. Le fuselage est en forme de goutte d'eau inversée. Record du monde de durée et de distance, le 26 mars 1932, avec 10 601 km parcourus en 76 h 34 min.



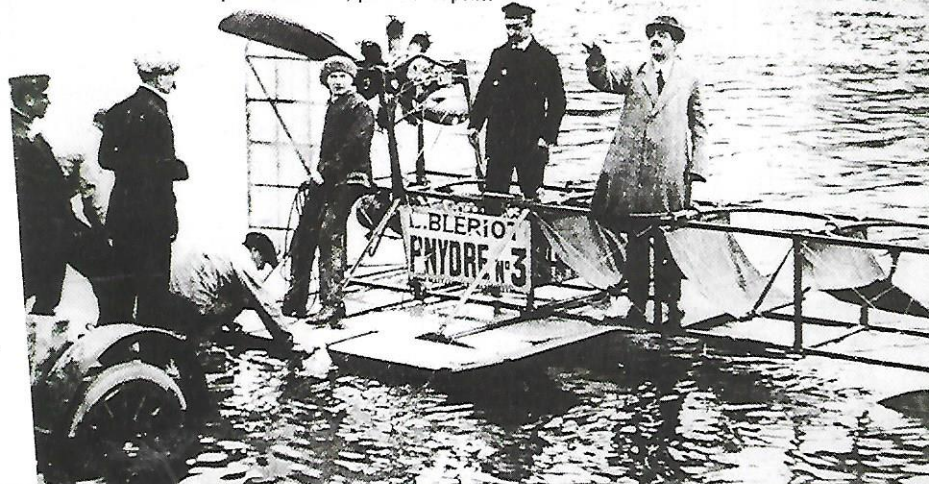
Le bureau de Louis Blériot junior. Des trésors. Entre autres, des bouchons de radiateurs automobiles, dont l'hélice tourne quand la voiture avance...!

INGÉNIEUR, CRÉATEUR

Louis Blériot a dessiné, inventé, créé un nombre hallucinant d'avions ; en dehors de l'aéronautique, il a été incroyablement prolifique. Ainsi a-t-il créé le char à voile, qu'il appelle Aéroplage. (On est avant 1914 ! Aujourd'hui, au Touquet, le Blériot Club organise toujours la Blériot Cup...) Il fabrique aussi le Pnydre, nom qu'il donne à ses hydroglisseurs. Dans le domaine purement aéronautique, Louis Blériot junior a quelques favoris. Le Mammoth, bombardier de la guerre de 1914-1918, qui devait devenir avion de transport aérien. Il ne volera finalement pas en ligne, mais le dessin de l'avion reste un chef-d'œuvre. À partir de 1921, les berlinnes Blériot-Spad destinées au transport font renaître la marque légendaire. Le Blériot 110, dit le *Joseph Le Brix*, né en 1930, est un avion de records de distance et de durée. Une pensée émue pour l'hydravion *Santos-Dumont*, construit à un seul exemplaire parce que l'État annule ses commandes, et qui traversera l'Atlantique à 38 reprises sans aucun incident !

Le Blériot 111 est l'ancêtre des avions d'affaires, pouvant emporter de 6 à 8 passagers.

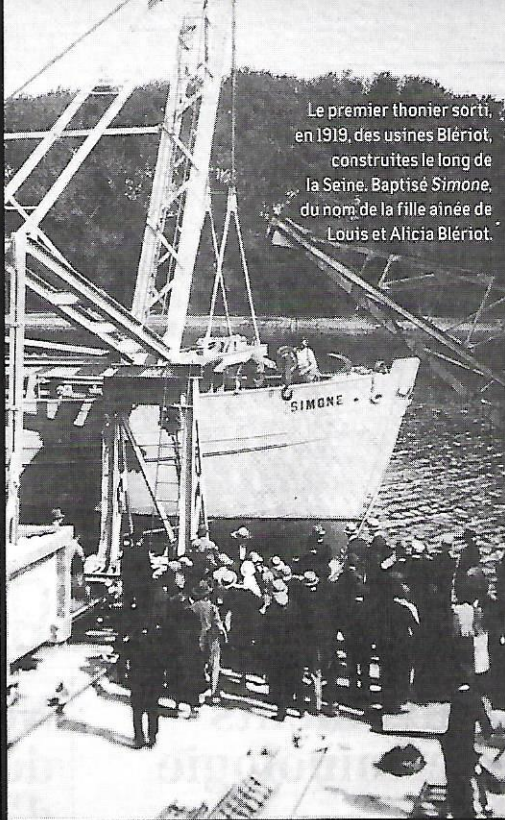
Le Pnydre est le modèle d'hydroglisseur imaginé par Louis Blériot, qui est sur le pont !



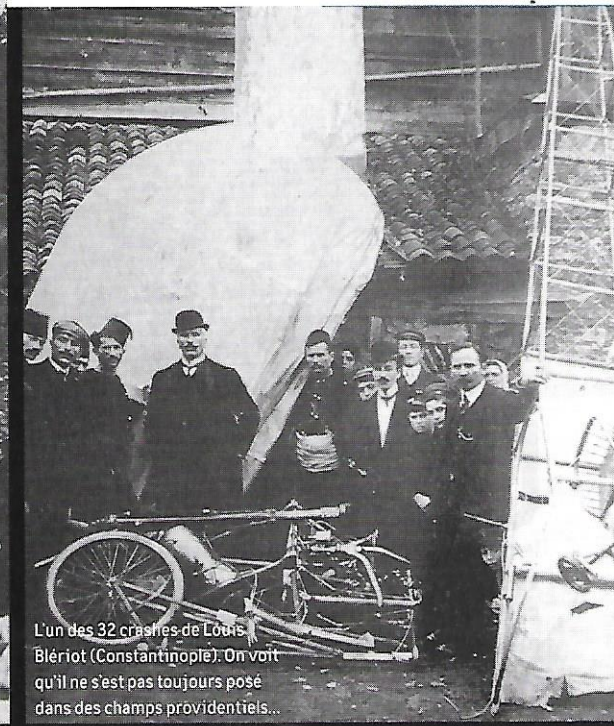
APRÈS LA GUERRE

Les commandes de l'État s'effondrent et il faut trouver du travail aux 2 500 personnes de la société. Blériot fabrique des motos (on en voit une, restaurée, à chaque meeting de La Ferté-Alais), des voitures (il y en a une dans les collections privées du petit-fils) et même des bateaux, des thoniers pour le port de Boulogne, qui descendaient la Seine pour rejoindre leur port d'attache.

Le monde du travail saura rendre hommage à cet entrepreneur exceptionnel. D'une part, pendant les occupations d'usines du Front populaire, les ouvriers laisseront toujours leur patron rentrer dans ses bureaux. Et surtout, à sa mort, en 1936, le journal *L'Humanité*, organe du parti communiste français, publiera son éloge funèbre, à l'unisson de la presse française.



Le premier thonier sorti, en 1919, des usines Blériot, construites le long de la Seine. Baptisé *Simone*, du nom de la fille aînée de Louis et Alicia Blériot.



L'un des 32 crashes de Louis Blériot (Constantinople). On voit qu'il ne s'est pas toujours posé dans des champs providentiels...



Sur le Blériot VI Libellule, le siège monté sur glissières fait office de gouvernail de profondeur. On le pilote vraiment aux fesses!



UN VRAI PILOTE, UN VRAI CASSE-COU

« Sur le Blériot VI, appelé Libellule en raison de ses deux paires d'ailes, il n'y avait pas de gouverne de profondeur. Pour descendre ou monter, le pilote glissait d'avant en arrière avec son fauteuil. Être visionnaire ne dispensait pas d'avoir de la présence d'esprit. Un jour, à la suite d'un arrêt moteur, l'avion s'est évidemment mis à piquer du nez. Impossible de le rattraper. Le coup du fauteuil glissant ne suffisait plus, mon grand-père est alors allé s'asseoir sur la queue de l'avion. Il s'est certes posé brutalement, mais à plat. Voilà qui explique peut-être comment il a survécu à ses trente-deux crashes »!

LA COLLECTION PERSO

Pilote lui-même, Louis Blériot junior figure sur le carnet de vol du Blériot XI de La Ferté. Il n'a pas traversé la Manche mais, grâce à lui, la mémoire de Louis Blériot est vivante. La biographie existe, il reste à monter les musées. Il y aura de quoi remplir les vitrines!



« J'AI VOLÉ SUR LE BLÉRIOT XI »

Peu de gens ont volé sur le Blériot XI, très peu ont traversé la Manche à ses commandes après Blériot. Jean-Baptiste Salis deux fois, Jean-Claude Caillou une fois ainsi que Jean Salis, que nous avons retrouvé à La Ferté-Alais. « Notre Blériot XI, avec ses 60 ch, est déjà sous-motorisé. Alors, vous imaginez que Blériot a traversé avec 25 ch ! C'est un avion agréable s'il n'y a pas de vent. Mais toujours délicat. Il est centré AR, il faut donc tout le temps pousser sur le manche, ce qui le freine. C'est sûr que c'est plus délicat que le pilotage du Morane H (Morane était un ancien de chez Blériot), l'avion d'avant 1914 le plus extraordinaire que je connaisse. Le Blériot XI est impossible à piloter au-delà de 12 nœuds de vent, sauf s'il n'y a pas de virages à faire. » Son souvenir de traversée de la Manche, par temps calme, est un vrai plaisir. Son père, Jean-Baptiste Salis, qui a traversé une première fois pour fêter l'Entente cordiale, puis en 1959 pour le cinquantenaire de la traversée de Blériot, disait qu'« aux commandes de cet avion, on a l'impression de voler sur une feuille ». Jean Salis a quatre fils, tous pilotes. Il sait qu'avant le centenaire de la traversée, en 2009, ils lui en parleront. Il est prêt. ●

