Journée L Blériot

Soumis par Administrator
24-07-2007
Dernière mise à jour : 27-07-2009

Centenaire de la traversée de la Manche par Louis Blériot

25 juillet 1909 – 25 juillet 2009

La commémoration de la traversée de la Manche se déroulera en plusieurs vagues pour permettre aux différentes associations de traverser la Manche. Vous trouverez ci-dessous le récapitulatif du programme de cette manifestation. Espérons que la météo ne pertubera pas cette fête et hommage à ce pilote illustre M. Louis BLERIOT.

Première traversée de la Manche en aéronef le 25 juillet 1909 (32 minutes de vol)

Lundi 20 au Jeudi 23 juillet 2009 :

- Traversée Douvres-Calais en Ballon avec la Fédération française d’Aérostation (suivant les conditions météo)

- Arrivée des avions Blériot

Vendredi 24 juillet 2009 :

- Arrivée des ULM de la Fédération Belge (environ 50 ULM).

- Arrivée des ULM des Fédérations Anglaises (environ 100 ULM).

- Arrivée d’autres avions : Association Française des Femmes Pilotes, ASCAN, Fédération Aéronautique Luxembourgeoise (avec peut-être un Blériot)…..

(environ 20 appareils).

Samedi 25 juillet 2009 :

- Petit déjeuner au Village Aéronautique de Blériot-Sangatte.

- Départ pour l’Angleterre des avions Blériot puis des autres appareils, en fonction de la météo.

Des traversées seront réalisées sur des appareils de la production L Blériot Dimanche 26 juillet 2009 :

- 100 avions pour la traversée avec le Groupe Aéronautique du Littoral (GRAL), l’Association

Aéronautique Louis Blériot (AALB62), l’Association des Constructeurs Amateurs du Calaisis (ACAC),

l’AéroClub de la Côte d’Opale (ACCO) et l’Aéroclub de Calais (AC). (environ 100 appareils).

Lundi 27 juillet 2009 :

- Retour d’Angleterre des ULM de la Fédération Belge (environ 50 ULM).

Mardi 28 juillet 2009 :

- Arrivée d’Angleterre du Tour ULM français (environ 130 appareils).

Mercredi 29 juillet 2009 :

- Départ du Tour ULM français (environ 130 appareils).

Vidéo de la traversée de la Manche du 25 juillet 1909

Vidéo de l'exploit d'un passionné

Louis Blériot fut le pilote qui obtint le brevet de pilote N° 1

Louis BLÉRIOT - Brevet n° 1

LOUIS BLÉRIOT est né à Cambrai le 1er juillet 1872.

Sorti de l'École Centrale dont il fut un brillant élève, Blériot fut hanté de bonne heure par l'idée de la locomotion aérienne, à une époque où nul n'y croyait.

En 1899, il avait construit son premier appareil ornithoptère ou à ailes battantes.

Blériot, centralien inventif, avait découvert un procédé de fabrication pour les phares à acétylène et gagnait dans cette industrie l'argent qu'il dépensait superbement pour l'aviation.

En 1904, il s'oriente délibérément vers l'aéroplane. Il construit successivement :

- Blériot II sans moteur qui s'enlève sur la Seine, tiré par un canot automobile et monté par Gabriel Voisin (1904-1905),

- Blériot III à cellules elliptiques avec deux moteurs Antoinette de 25 CV, essayé sans succès sur le lac d'Enghien (1905-1906),

- Blériot IV à cellules quadrangulaires, brisé à Bagatelle au premier essai (1906),

- Blériot V, le Canard, monté par l'inventeur, qui s'élève, mais manque de stabilité.

Avec un 24 CV puis un 50 CV Antoinette, le Blériot VI s'envole maintes fois et franchit même 184 mètres. Détruit par une chute de 25 mètres de haut, il est remplacé par le N° VII qui fait en 1907 deux vols de 500 mètres à l'allure la plus rapide jamais atteinte en aéroplane.

Le 6 juillet 1908, avec le Blériot VIII, il tient l'air pendant 8 minutes. Le 31 octobre, il fait le voyage Toury-Artenay et retour, accomplissant les 14 km en 11 minutes.

L'Aéro-Club de France décerne à Louis Blériot le brevet N° 1 de pilote aviateur.

Pendant l'été 1909, l'inventeur expérimente son appareil No X avec lequel il emmène un et deux passagers. Et ce fut alors le N° XI, celui qui lui permit de réussir le vol Etampes-Orléans le 18 juillet 1909, soit 41 km en 44 minutes 20 secondes.

Le 25 juillet 1909, sur cet appareil, Louis Blériot s'envole à 4 h 41 du matin des Baraques près de Calais pour tenter de gagner les 25.000 francs du prix de la traversée de la Manche mis en compétition par le « Daily Mail » ; il atterrit sur la falaise de Douvres à 5 h 13, ayant mis 32 minutes pour accomplir l'exploit que tous croyaient irréalisable.

100 ans déjà et toujours autant d'admiration devant l'exploit effectué sur le Bleriot XI

La nouvelle de l'admirable conquête du plus lourd que l'air se répandit à travers l'univers comme une traînée de poudre. Louis Blériot devint alors l'homme le plus célèbre du monde entier. Fêté à Londres comme un souverain, reçu à Paris en triomphateur, il recueille en quelques jours le fruit de dix années d'efforts acharnés et de luttes constantes.

Blériot a suffisamment payé de sa personne. Il se consacre à la construction. Les monoplans Blériot remportent succès sur succès. 1910: le circuit de l'Est ; 1911 : Paris-Rome et le Tour d'Angleterre ; 1912: le circuit d'Anjou... ce sont les records. Comme pilotes, les rois de l'air : Beaumont, Chavez, Pégoud, Leblanc, Garros.

Vient la guerre. Les Blériot accomplissent de magnifiques prouesses. Malgré cela, les monoplans sont supprimés de l'armée de l'air. Va-t-il disparaître et rester inactif, ce pionnier qui est maintenant un grand constructeur ? Non ! Il devient le président de la société SPAD, qui dote notre aviation du meilleur appareil de chasse d'alors.

La paix. Un champ immense s'ouvre maintenant à l'activité des aviateurs. Les enseignements des batailles de l'air ont fait faire un bond prodigieux à la science aéronautique. Blériot reste parmi les constructeurs et les conseillers les plus écoutés. De ses ateliers sortent encore des appareils glorieux, comme le « Joseph Le Brix », qui enlève des records du monde de durée et de distance en ligne droite et le « Santos Dumont », le premier hydravion qui effectua de nombreuses traversées de l'Atlantique Sud.

Les victoires du « Joseph Le Brix » et du « Santos Dumont » ne purent qu'amplifier la gloire de Louis Blériot. Pour tout le monde, il demeure l'homme-oiseau qui traversa la Manche.

Chevalier de la Légion d'Honneur en 1910, Officier en 1921, Blériot avait été promu Commandeur en 1934, à l'occasion du 25e anniversaire de son exploit de la traversée de la Manche.

Louis Blériot est décédé à Paris, le 2 août 1936, Universellement connu depuis la traversée de la Manche, son nom restera indissolublement attaché à la période héroïque de l'aviation et à l'histoire même de la conquête du ciel.

Louis Bleriot représente le symbole des pionniers de l'aviation

CHARLES FONTAINE, QUI PREPARA L'ATTERRISSAGE DE BLÉRIOT, RACONTE L'ARRIVEE SUR LA FALAISE DE DOUVRES

Se remémorant que je fus à Douvres le 25 juillet 1909, l'organisateur bénévole et heureux de l'atterrissage de Louis BLÉRIOT, l'auteur de ce livre a pensé me demander de préciser les phases de cet événement historique.

« C'est fait ! Le châssis et l'hélice sont endommagés, mais, tant pis, j'ai traversé la Manche ! »

- Après 50 ans, je revis avec la même émotion, avec la même ardente passion et avec la même intensité nerveuse, l'exploit fantastique qui valut légitimement aux ailes françaises une gloire immortelle.

Le 21 juillet 1909, Henry de JOUVENEL alors rédacteur en chef du journal Le Matin, me donnait par téléphone, à 6 heures du matin, les instructions suivantes :

- Sautez dans le rapide de Calais. Vous y rencontrerez Louis BLÉRIOT. Entretenez-le en cours de route de son projet de traversée de la Manche et prenez vos dispositions afin d'assister à son atterrissage éventuel.

Me voici dans le train, à côté d'un homme simple et affable.

- J'ai englouti, me dit-il, toute ma fortune ou presque, 700.000 francs (soit environ 150 millions de francs-papier de nos jours) dans la construction de mes appareils. Je désire donc mettre ma chance à l'épreuve qui se traduira par ruine ou fortune.

Louis BLÉRIOT me confie encore qu'il volera au-dessus de la mer entre 60 et 80 mètres maximum, peut-être plus bas à fin de course.

Comme le temps lui manque pour choisir un terrain d'atterrissage possible, je dis à Louis BLÉRIOT :

- Voulez-vous me faire confiance ? Je m'embarque cette nuit (22 juillet) pour Douvres. Je suis à votre disposition pour choisir sur place un terrain propre à votre atterrissage.

Louis BLÉRIOT accepte avec enthousiasme ma proposition.

J'emploie ma matinée du 23 à longer la côte anglaise à bord d'un canot à moteur depuis la falaise Shakespeare jusqu'à la pointe des îles Sainte Marguerite. Je découvre alors à droite du château de Douvres une large infractuosité en forme de cuvette à une vingtaine de mètres au-dessus de la mer, connue sous le nom de North Foreland Meadow.

Voilà, pensai-je, le meilleur emplacement pour atterrir.

J'achète des cartes postales représentant ce point de la côte, puis un plan de Douvres et je fais parvenir à BLÉRIOT, par un

steward, une lettre dans laquelle je lui expose les dangers graves auxquels il s'exposerait s'il venait se poser sur la plage très étroite, ou sur la falaise Shakespeare haute de 100 mètres. Je lui conseille vivement d'atterrir au North Foreland Meadow.

- « Je vous envoie avec cette lettre, ajoutai-je en terminant, deux cartes illustrées sur lesquelles j'ai marqué d'une croix l'endroit où il conviendrait d'atterrir. J'y joins un plan de Douvres avec le port. J'ai tracé de façon précise la « route » que vous devrez suivre de préférence.

Dès que vous arriverez en vue du port, vous porterez votre regard sur les falaises à droite du château. Je m'y trouverai et j'agiterai un grand drapeau tricolore. Vous vous dirigerez en droite ligne sur mon drapeau qui vous servira de guide pour la descente. »

Samedi, journée d'attente. Mais à la tombée de la nuit, changement à vue. Le vent tombe complètement.

Aussi, le dimanche matin, au petit jour, ayant été avisé d'un départ possible, je retourne à mon poste sur la falaise, en compagnie de mon photographe Marmier.

Les trois couleurs claquent au vent, sur un terrain militaire anglais ! Je suis prêt. J'attends, non sans émotion, l'arrivée de Blériot qui va descendre du ciel !

Je m'use les yeux à fouiller la grisaille du matin, tandis que les minutes s'écoulent avec une lenteur décourageante.

4 h 30 mn. Maintenant la lumière éclate dans un ciel vide, sans nuage. La mer est calme. Désespérément calme.

4 h 45 mn. Les côtes de France se dessinent nettement. Mon regard s'attache aux courbes du Cap Gris-Nez et ne quitte plus cet horizon d'où Blériot doit m'apparaître.

5 heures. Rien dans le champ de ma jumelle. Parfois une grande mouette s'approche de la côte. Chaque fois c'est un serrement de cœur. Oh ! ces mouettes trompeuses... L'heure approche pourtant. Est-il parti ? serait-il tombé à la mer ?

Je regarde toujours. Soudain, voici qu'à ma gauche, au sud des sables de Goodwins, quelque chose d'étrange se révèle... C'est gros comme une alouette. Cela grandit. Cela se précise... Lui ?

Bientôt je perçois un bruit vaque, puis un ronronnement étrange.

À ce moment, je suis seul sur la falaise. Le ronronnement se précise, se fait plus fort...

Il me semble alors perdre la tête. Non, c'est impossible, ce n'est pas Lui, lui Blériot. Je me trompe. C'est un oiseau. Du reste il ne se dirige pas sur Douvres, il vole en direction de Margate.

Haletant, je suis pourtant ses évolutions et bientôt il se dirige vers moi. Je le vois grossir à vue d'œil. Il me semble maintenant reconnaître son aéroplane...

« Ah ! bravo, bravo ! » m'écriai-je de toutes mes forces, transporté.

Saisissant mon drapeau avec fureur, je l'agite désespérément, au risque de rouler au bas de la falaise. Un frisson s'empare de moi. Je pleure comme un enfant. Suis-je fou ? Est-ce un rêve fantastique ? Je me ressaisis. Oui, c'est bien une machine volante, un homme est à bord.

C'est Blériot. Je reconnais son monoplan. Blériot, de son côté, a aperçu mon drapeau à plusieurs centaines de mètres en mer.

Il fait un grand virage et me fait un signe de la main.

Ce n'est plus un moteur qui souffle, c'est une trompette qui sonne la victoire !

En un clin d'œil, la machine est au-dessus du port de Douvres. Blériot aperçoit toujours mon drapeau. Il vole fièrement à 80 mètres en l'air et à 60 kilomètres à l'heure. Il passe entre deux cuirassés et résolument survole la falaise. Il vole encore, il vole toujours. Il passe au-dessus de ma tête comme une flèche, puis là-bas, au milieu d'une pelouse légèrement vallonnée, il décrit un arc de cercle et, comme un oiseau qui fond sur sa proie, s'élance furieux et joyeux sur la terre.

L'homme volant vient d'atterrir à mes pieds. Il est 5 h 17mn 30s (heure de Greenwich). Je me précipite, je crie hors de moi : « Bravo, bravo ! »

Tranquillement Blériot descend de sa machine volante et vient vers moi. Je l'embrasse sur ses deux joues ruisselantes de sueur... et d'huile, tout en l'enveloppant dans les plis de mon drapeau. Mais cet homme si courageux ne trouve rien à me dire.

« Eh bien ! ça y est ! » lui dis-je simplement.

« C'est fait ! me répond-il. Le châssis et l'hélice sont endommagés, mais, tant pis, j'ai traversé la Manche ! »

Cet extrait est issu d'un livre
-

Titre du livre : Les 100 premiers aviateurs brevetés au monde et la naissance de l'aviation
- Auteur : Émile J. Lassalle
- Éditeur : Nauticaero - Éditions nautiques et aérospatiales - 51, Avenue des Ternes - Paris 75017
- Imprimeur : Imprimerie Centrale du Croissant - 19, rue du Croissant Paris -Édité en 1960. Superbe ouvrage ! Cliquez sur le lien pour avoir tous les détails

La traversée de la Manche de 2009

La météo a fait des siennes comme en 1909, la tentative de ce samedi a dû attendre que le vent se calme. La tension était perceptible sur le terrain. Pas question de prendre le moindre risque, la commémoration de l'évènement pouvait attendre quelques minutes de plus avant d'être célébrée comme il se doit.

Vous pouvez noter le gilet de sauvetage jaune du pilote. Nous sommes en 2009 et à l'époque Louis BLERIOT n'en portait pas. Lorsque l'on sait qu'il ne savait pas nager, on mesure la confiance qu'il devait avoir en sa machine. Un peu de folie aussi mais c'était l'esprit des pionners de l'aviation. Sans eux et leur inconscience nous ne pourrions pas pratiquer notre plaisir de voler aujourd'hui en toute sécurité. Rendant hommage à cet esprit et à tous ceux qui malheureusement l'ont payé de leur vie.

C'est reparti pour réitérer l'exploit de Louis BLERIOT

Aujourd'hui se sont les ferries qui se trouvent sur l'eau

Drôle de vision que de voir ce petit avion au-dessus de la Manche en 2009

Preuve en est qu'un appareil bien conçu vole parfaitement !

Depuis le 25 juillet 1909 l'Angleterre n'est plus une île

Arrivée en Angleterre comme en 1909 avec un drapeau français