

Je suis né dans le Pas de Calais à Cambrai le 1er juillet 1872, dans l'ancien hôtel de Coteau de Semancourt.

Mes deux frères partiront au Canada. Mes deux soeurs partiront aux U.S.A. Je fais mes études à Cambrai à l'institut Notre-Dame. A Amiens je prépare l'entrée à l'École Centrale des arts et manufactures.



Après de solides études d'ingénieur, à l'école Centrale des Arts et Manufactures, à 23 ans, je suis devenu ingénieur dans l'automobile, dans une usine de fabrication de phares et accessoires pour les véhicules "autos camion".



N'étant pas homme à me contenter d'une vie paisible et d'un avenir tranquille, je me suis surtout passionné pour les techniques nouvelles et en particulier pour ce qui allait devenir plus tard... l'AVIATION. 🗨️





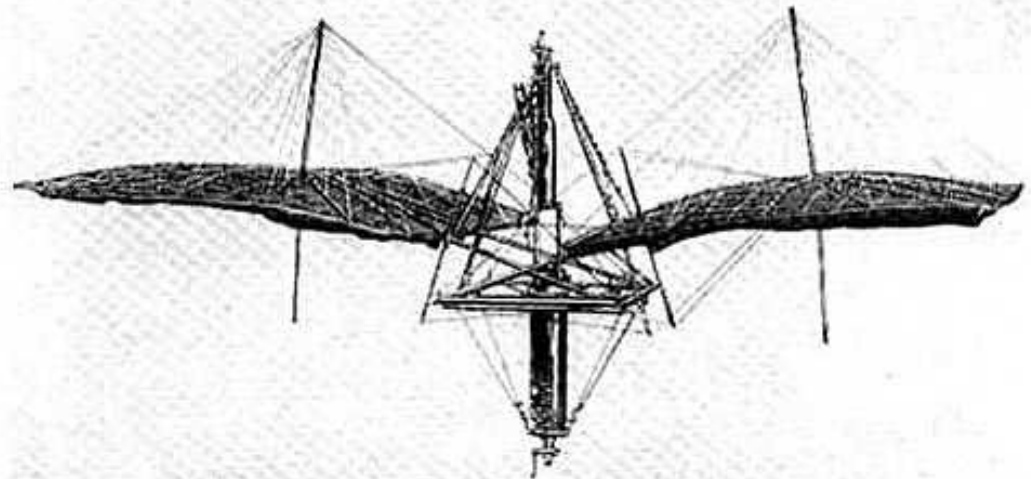
C'est en 1900, que je décide d'étudier et d'apprendre tout ce qu'il c'est écrit, ainsi que les théories, sur les plus lourd que l'air.

Après avoir étudié et appris toutes ces théories, j'ai commencé à tirer mes propres conclusions. C'est pourquoi, je crois, je me suis décidé de me lancer dans l'aventure aéronautique et de construire mes modèles sur mes propres hypothèses...

... Et comme la plupart des précurseurs, je n'ai pas trouvé du premier coup.

Pour expérimenter mes premières applications, je construisis des modèles réduits ; et

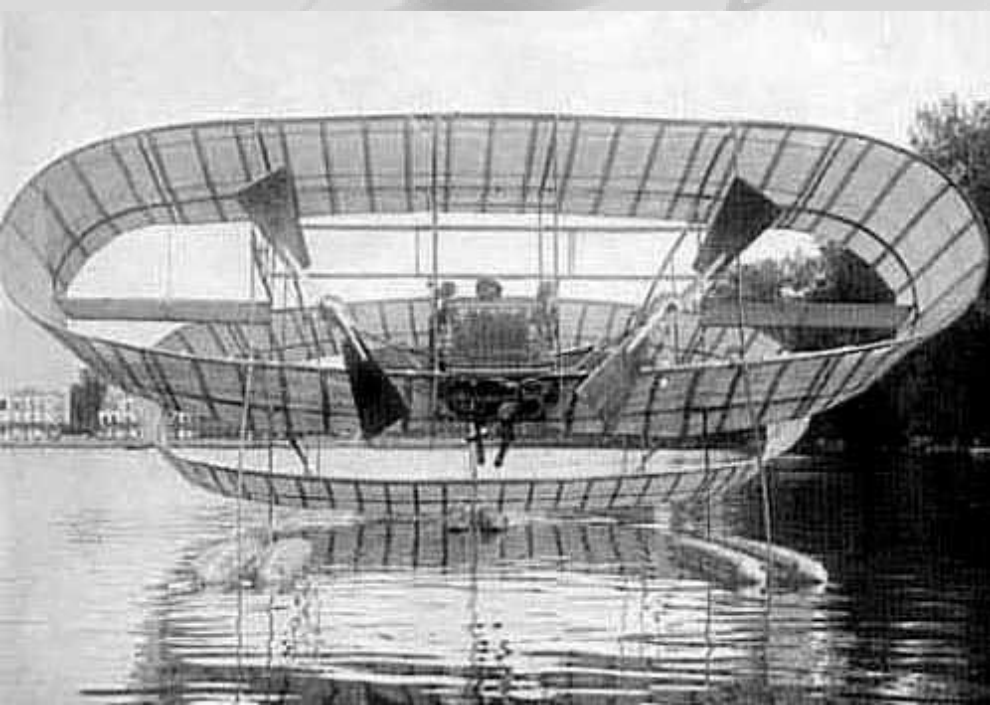
près d'une dizaine d'aéroplanes ont précédé celui qui allait changer ma vie et ainsi me permettre de passer à la postérité



7177 B M. BLÉRODY. THE FIRST MAN TO FLY THE CHANNEL. ROTARY PHOTO E.E.



Avec le deuxième et le troisième, l'année 1906, nous avons passé beaucoup de temps dans l'eau.





Avec le numéro IV, nous sommes sortis de l'eau tel un poisson volant.



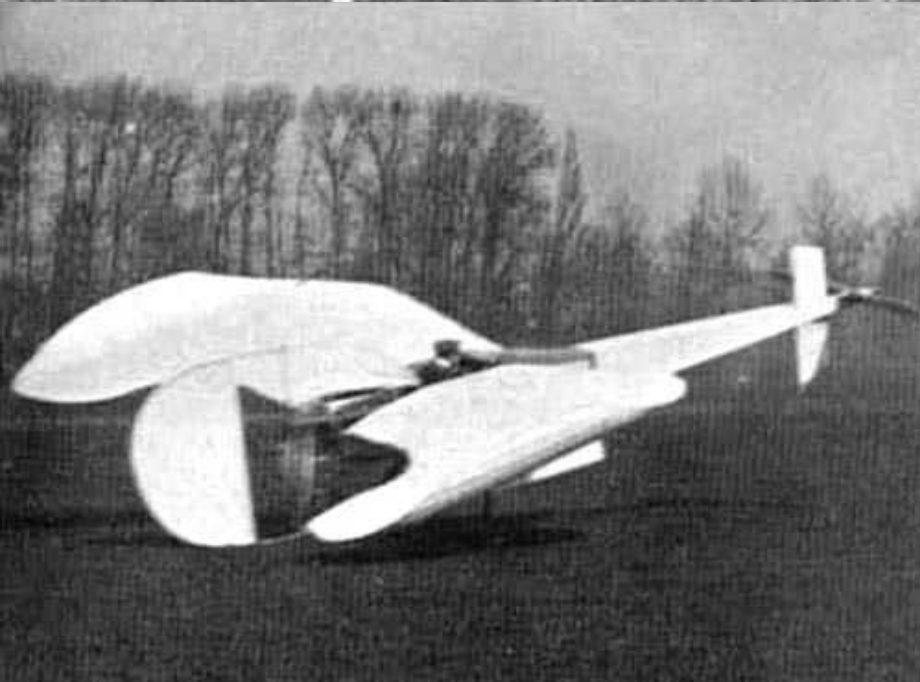


Avec le numéro V, en 1907, j'y croyais vraiment...





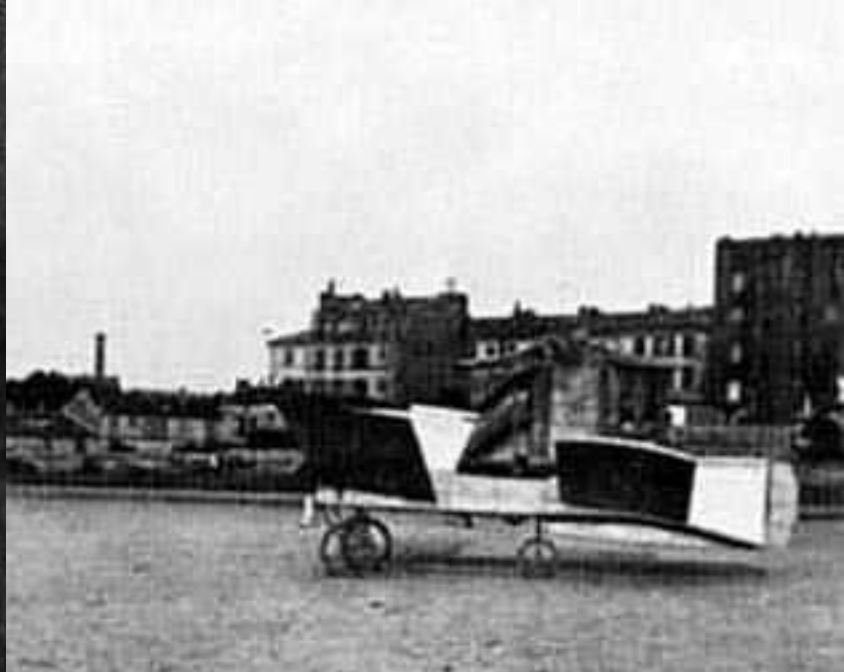
... Mais il ne m'apporta que des doutes quant à mes ambitions.





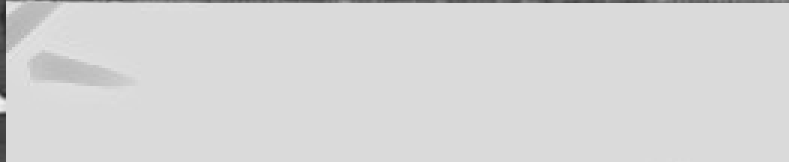
Puis vint le modèle VI ...



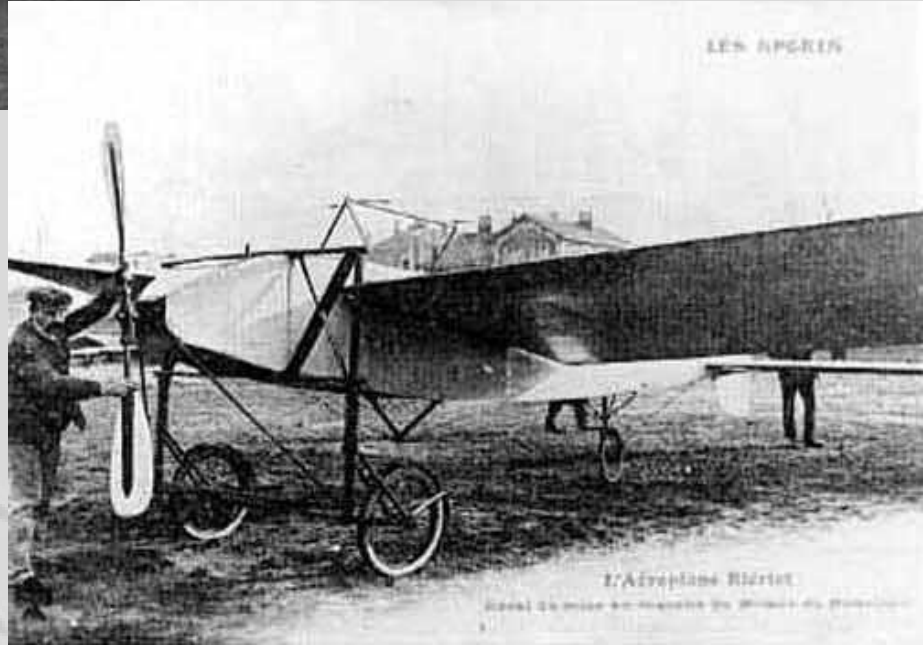


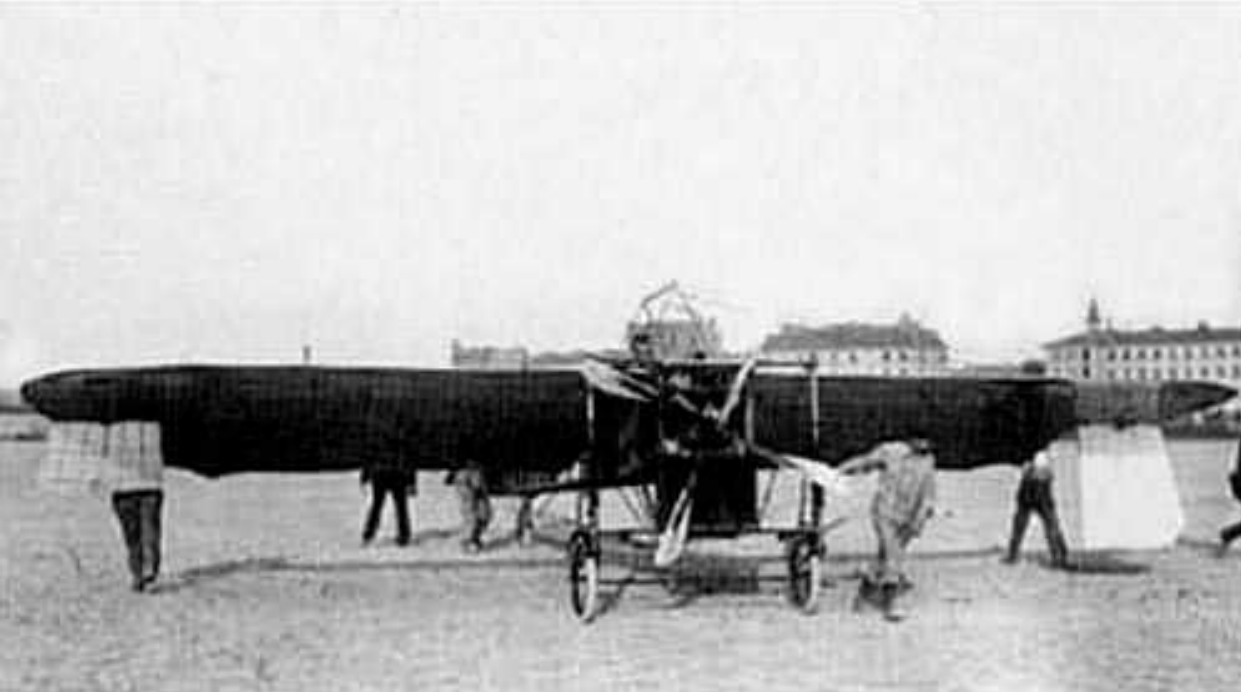
Suivi du modèle VI bis, qui
termina dans un mur !
Grand moment de doute !



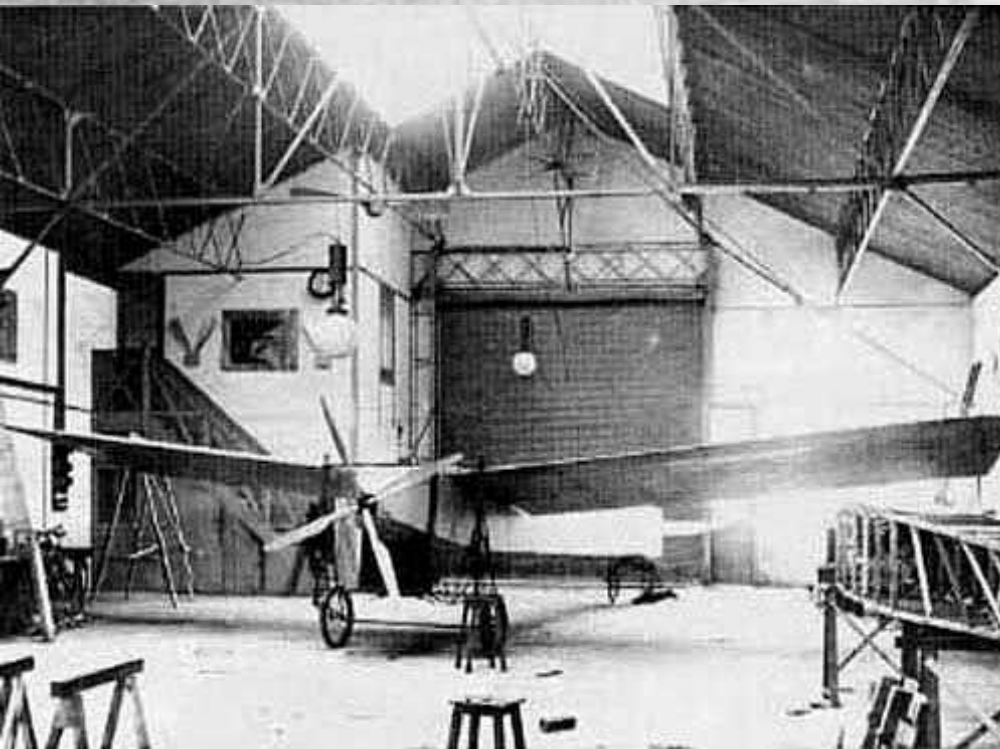


Arriva le modèle VII, sans histoire.

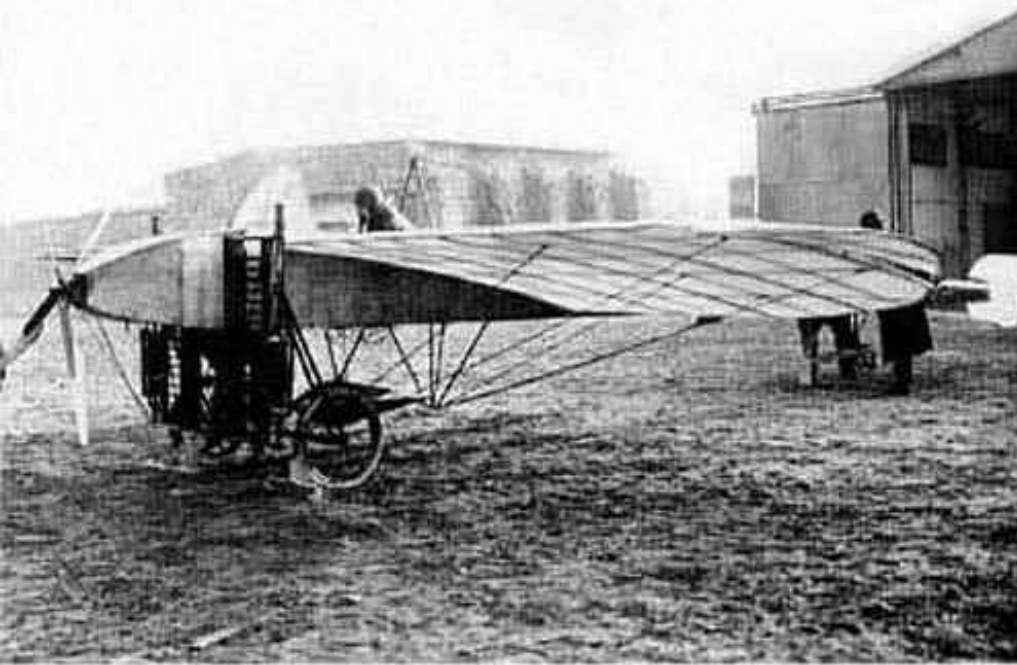




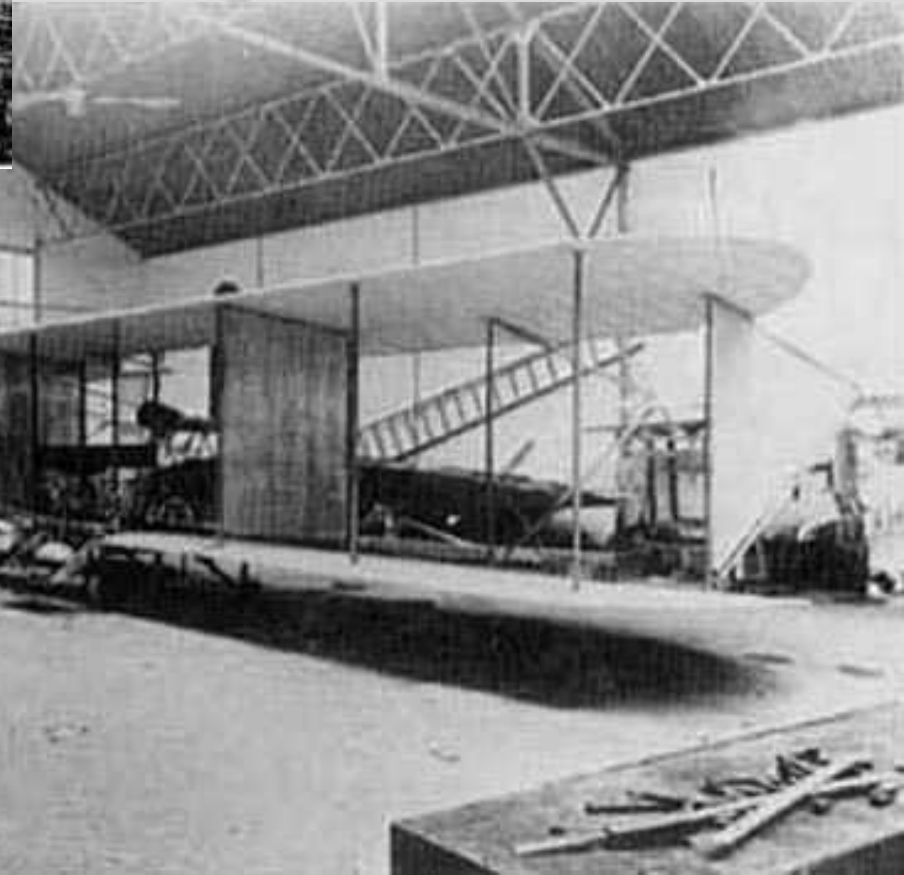
Voici le VIII, le VIII bis et le VIII ter, en vol... nous approchons la perfection.



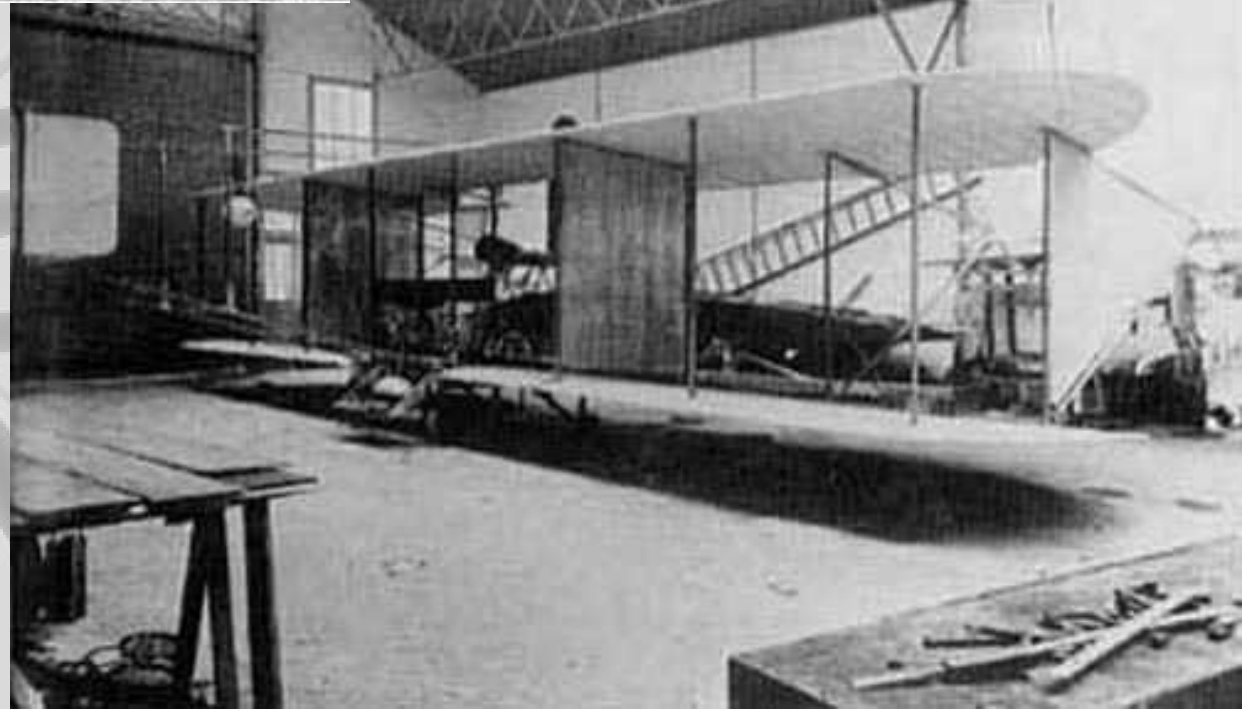
Le modèle IX en 1909

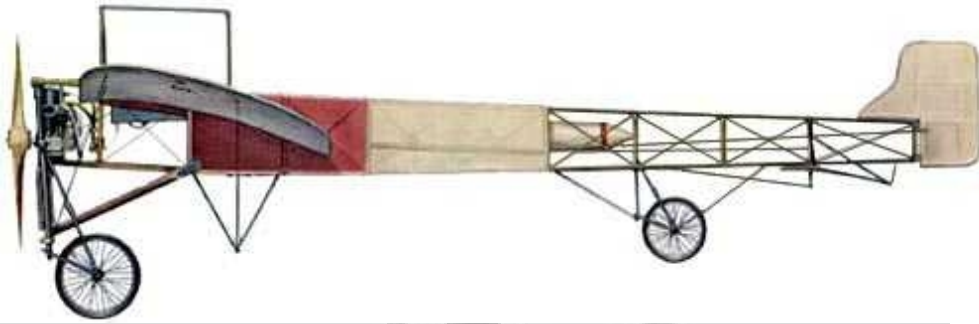


Le modèle X qui n'a pas volé

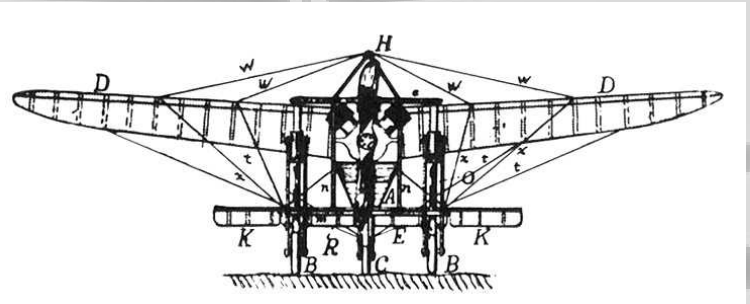
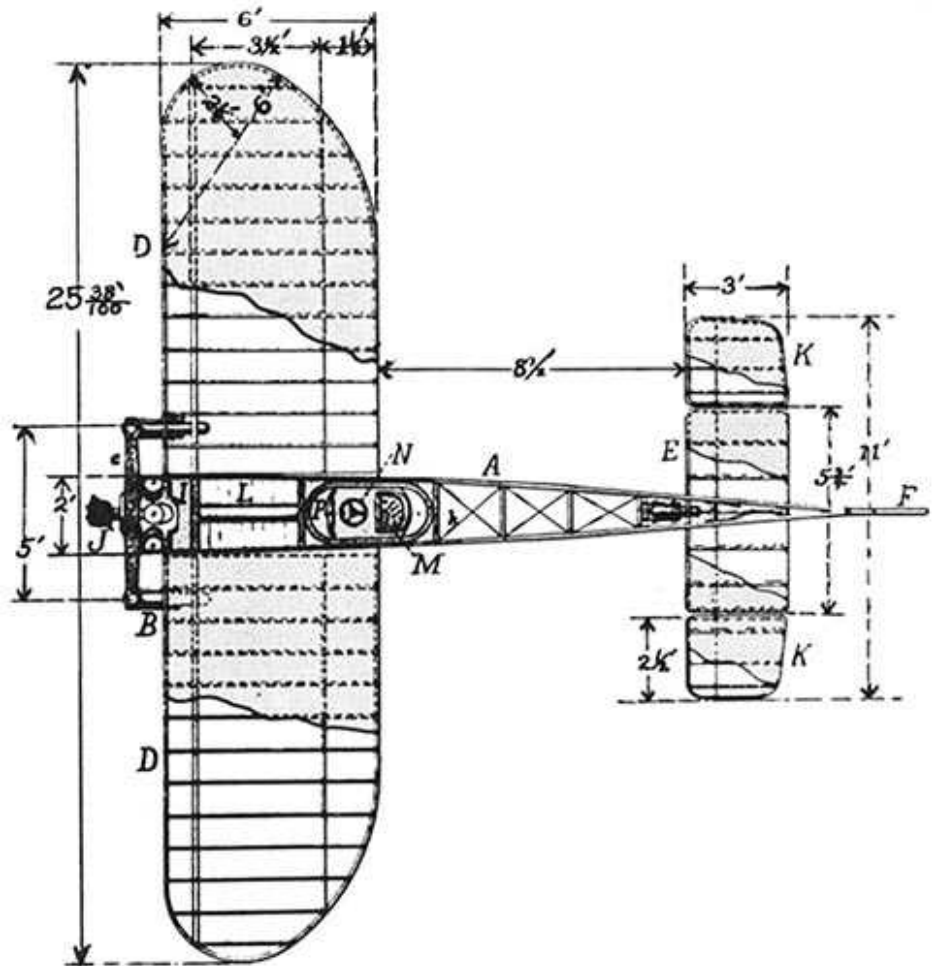
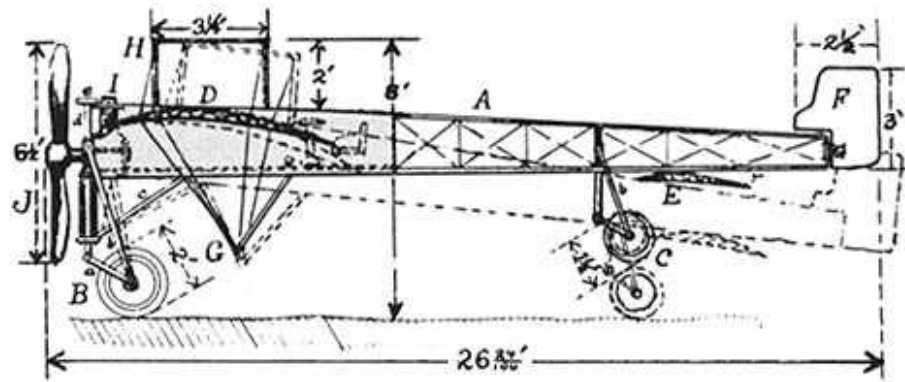


A croire que ces deux prototypes annonçaient la venue de mon fameux modèle XI

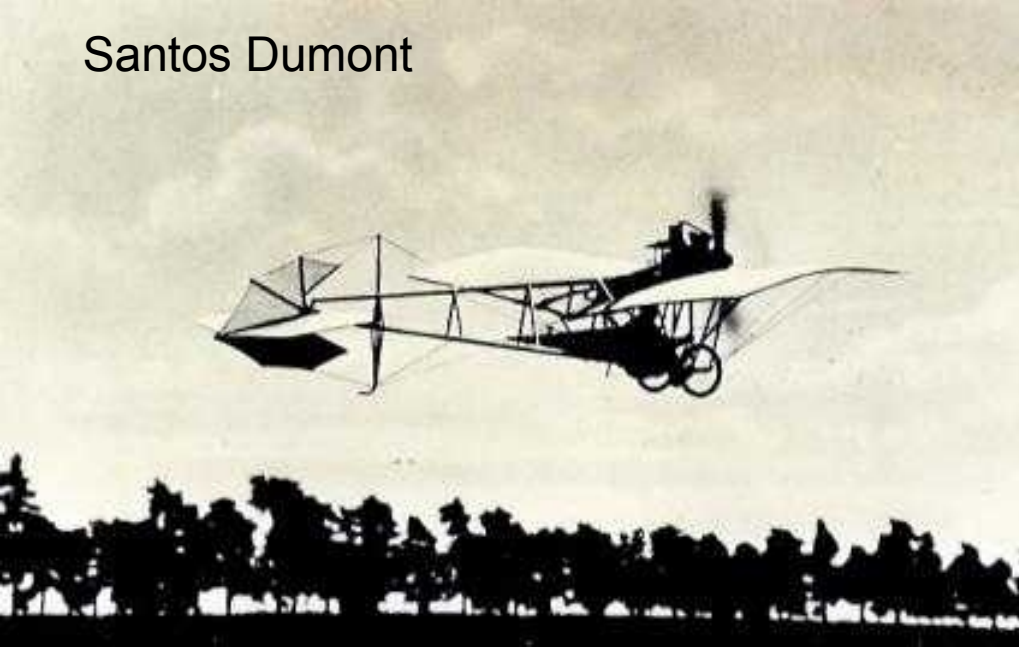




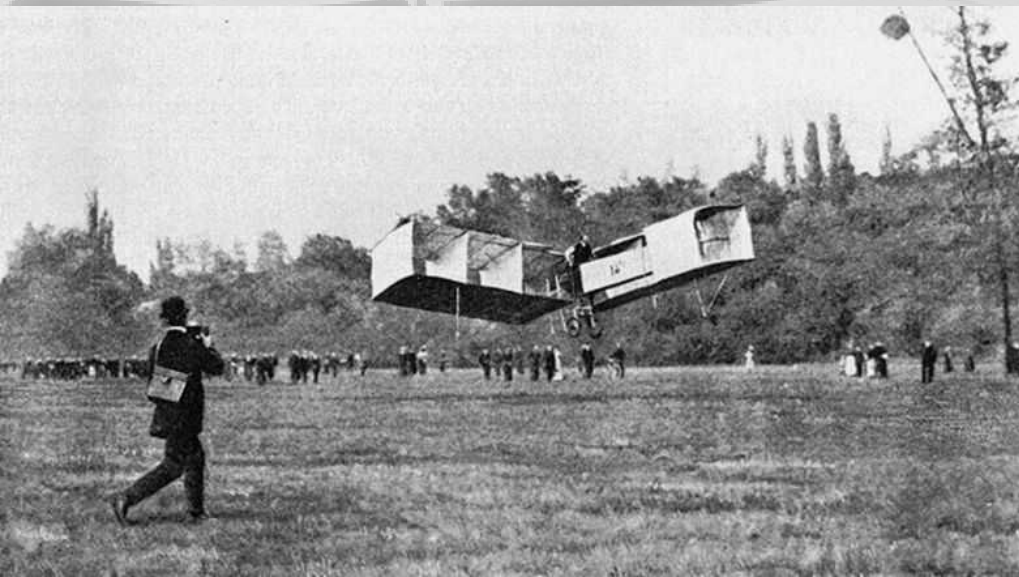
Ça parait simple ainsi, mais il fallait y penser ; personne ne l'avait encore conçu...



Santos Dumont

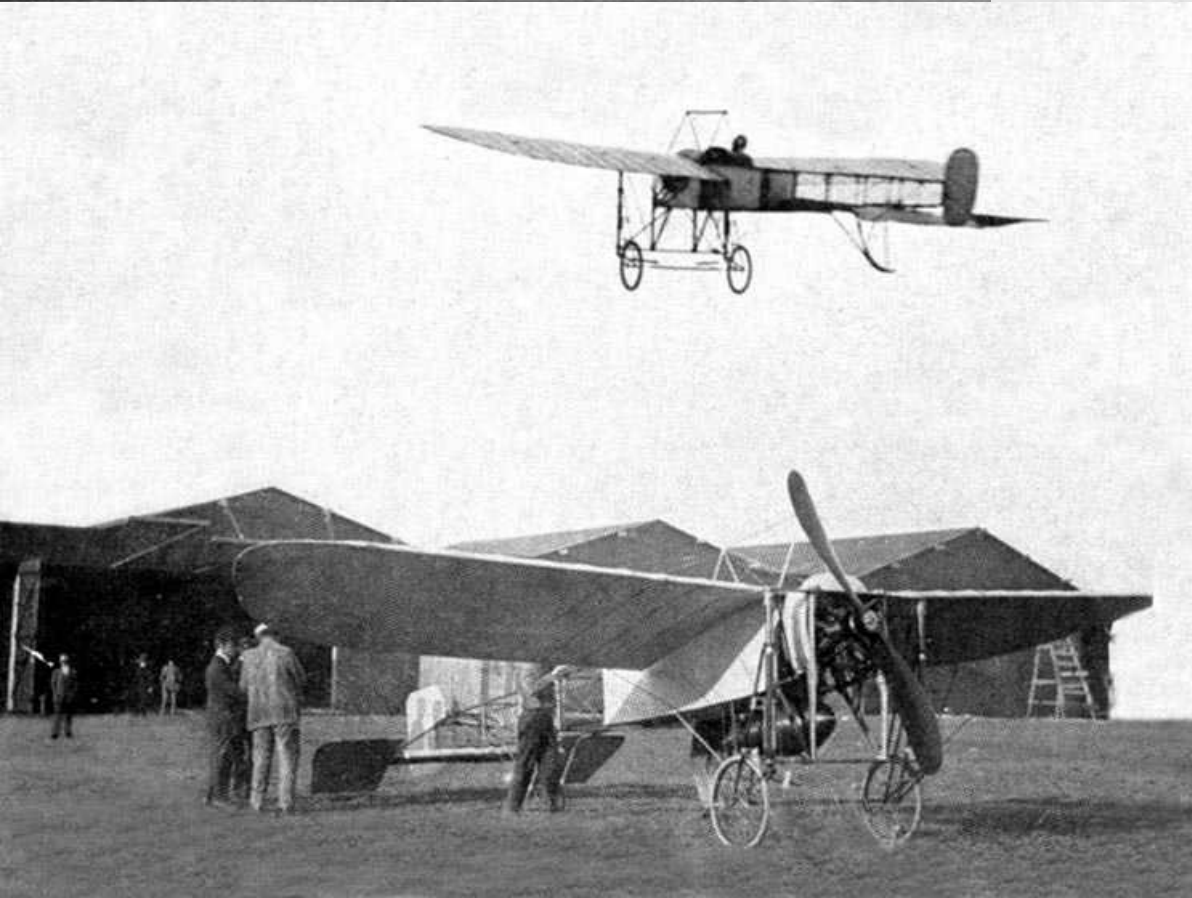
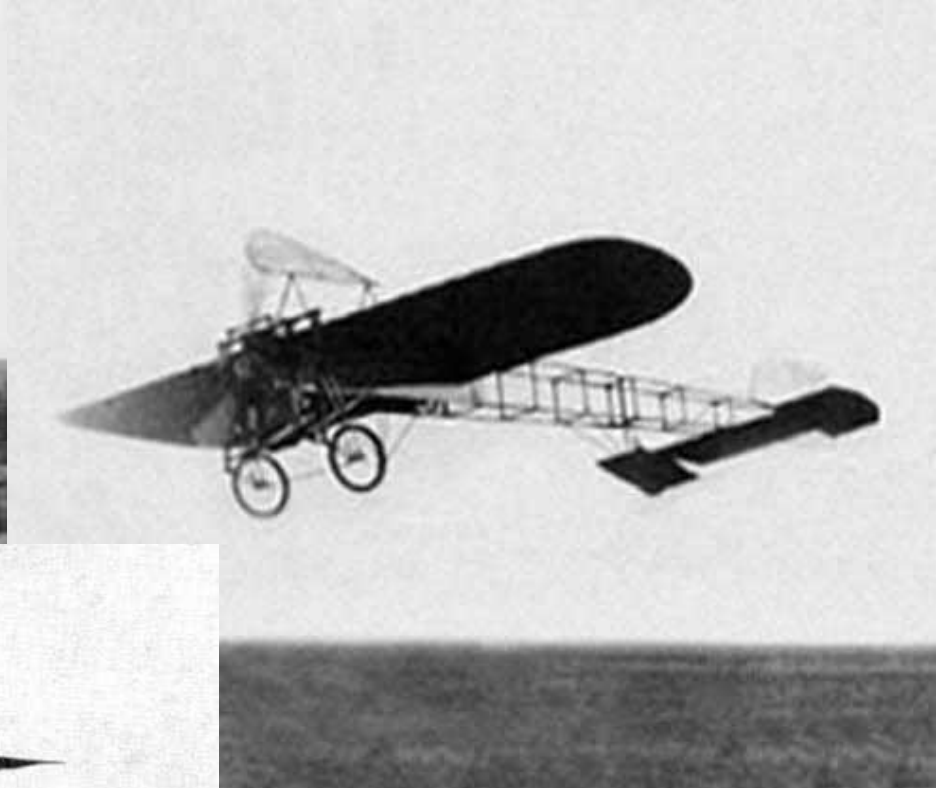


... pourtant, la compétition était ouverte...
bien qu'amicale.



Clément Ader





Voici donc l'objet de ma fierté, pendant ses essais.

Le quotidien anglais "*LE DAILY MAIL*" offrit alors un prix de 1000 livres à l'aviateur qui traversera la Manche.

Je me suis porté candidat avec le Blériot XI tandis que mon ami Hubert Latham tenta sa chance à bord de l'Antoinette IV conçu par l'ingénieur Léon Levasseur.

Le 19 Juillet, il décolla de Sangatte, près de Calais. Le moteur s'arrêta au bout de 15 km. Latham fut contraint d'amerrir.

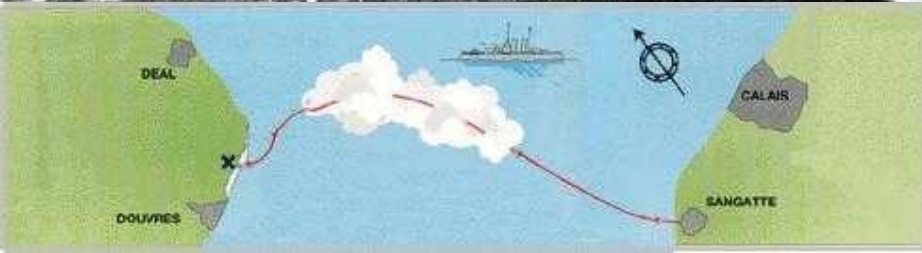


(Modèle XI version moderne)



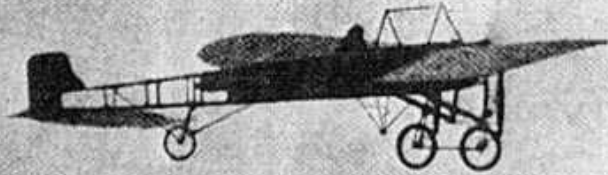


Je devais donc saisir ma chance... Voilà, c'est parti, j'ai un peu le trac, mais quand faut y aller... Dans une demi heure environ, je serai fixé.



25 juillet 1909, Blériot XI de la traversée de la Manche.
Une des rares photos authentiques qui montre le Blériot n° XI sur- volant les maisons des Barraques, près de Calais ; on distingue à peine son flotteur gonflé au milieu du fuselage.
37 mn après l'envol, il se posera à Douvres

C'est splendide, j'ai peur d'échouer mais je suis confiant, le moteur ronronne parfaitement, le vent me porte.





· Le 25 Juillet 1909 , Louis Blériot traverse la Manche de Calais (France) à Douvres (Dover en Angleterre). Ce fut un exploit qui eut, comme chacun sait, un très grand retentissement de par le monde. L'appareil se posa dans une petite prairie en pente près de North Fall Meadow, hélice et roue furent cassées. L'altitude de la traversée oscilla entre 80 et 100 m , 150m tout au plus, ce qui était le plafond maximum de cet aéroplane. Le moteur ne comporte pas de manette de gaz; soit le moteur tourne "à fond" soit il est arrêté. Il n'y a pas de volets pour incliner l'aéroplane à droite ou à gauche, pour cela on gauchit les ailes (on les déforme pour obtenir l'effet de nos actuels).L'efficacité de ce dispositif est assez limité. Le pilote ne doit pas peser plus de 75 kg !





La Grande Traversée
version moderne ; ce que
l'ami Blériot a vu en
couleur.



Pour ma femme Alice, je me suis changé.



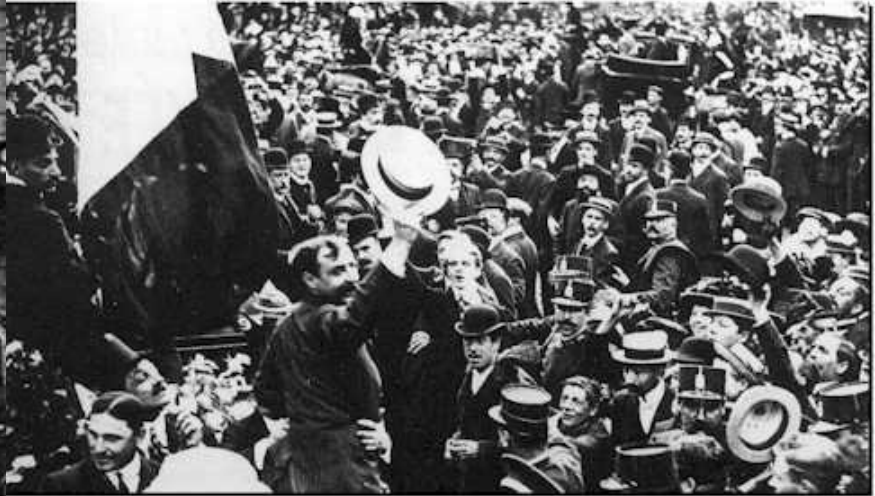
37 minutes plus tard, 38 km plus loin, avant l'arrivée de la foule, je suis serein.

Photo officielle

Bientôt les félicitations affluent



Arrivée de BLÉRIOT à Douvres après la traversée du Détroit, 25 Juillet 1909



Et puis tout c'est enchaîné entre
Londres et Paris

Le temps est venu de dévoiler les caractéristiques du modèle XI. « J'ai accompli ma performance sur un avion conçu avec l'aide de l'ingénieur Raymond Saulnier.

L'appareil au fuselage de section rectangulaire, mesure 8 mètres de long et 2,59 mètres de haut, Il pèse 220 kg. Sa structure est faite de frêne, de **bambou** et de tubes d'acier.

Ses ailes recouvertes de tissu caoutchouté sont larges de 2 mètres en moyenne et possèdent une surface portante de 14 m².

L'avion est équipé d'un moteur , refroidi par air, de 3 cylindres de 25 chevaux, conçu par l'italien Allesandro Anzani et d'une hélice en bois de 2,08 mètres de diamètre, qui tourne à environ 1600 à 1700 tours par minute.

L'appareil dirigé à l'aide d'un volant, atteint une vitesse de 55 kilomètres à l'heure.

La stabilité latérale est assurée par le gauchissement de l'extrémité des ailes, emprunté aux frères Wright.

A l'arrière, la stabilité en profondeur et en direction est due à un empennage fixe de 2 mètres carrés pourvu de 2 ailerons. »



⇄ MONOPLANE ⇄

ON WHICH M. BLERIOT MADE HIS SUCCESSFUL FLIGHT AND CROSSED THE ENGLISH CHANNEL ON
SUNDAY, 25TH JULY, 1909.

TAKEN BY THE U.S.A. STUDIOS.



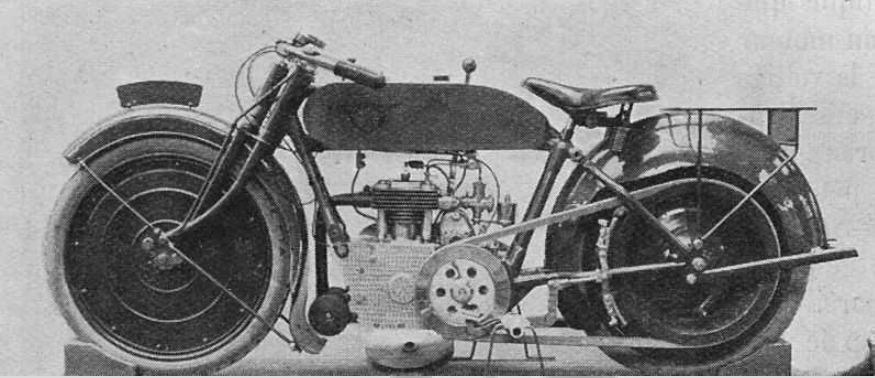
La célébrité entraîne toutes sortes de caricatures et de comparaisons douteuses ; elle attire également les sponsors mercantiles.



Les notables deviennent reconnaissants, ici, mon nouvel 'ami' Charles Voisin ; l'armée me commanda également plusieurs exemplaires de mon modèle XI.



Petite anecdote, le premier brevet de pilote, délivré par l'Aéro-club de France en 1910, m'était donné, non pas pour mes exploits mais tout simplement j'étais le premier par ordre alphabétique.



Des usines reprirent mes idées plus terriennes de motos...

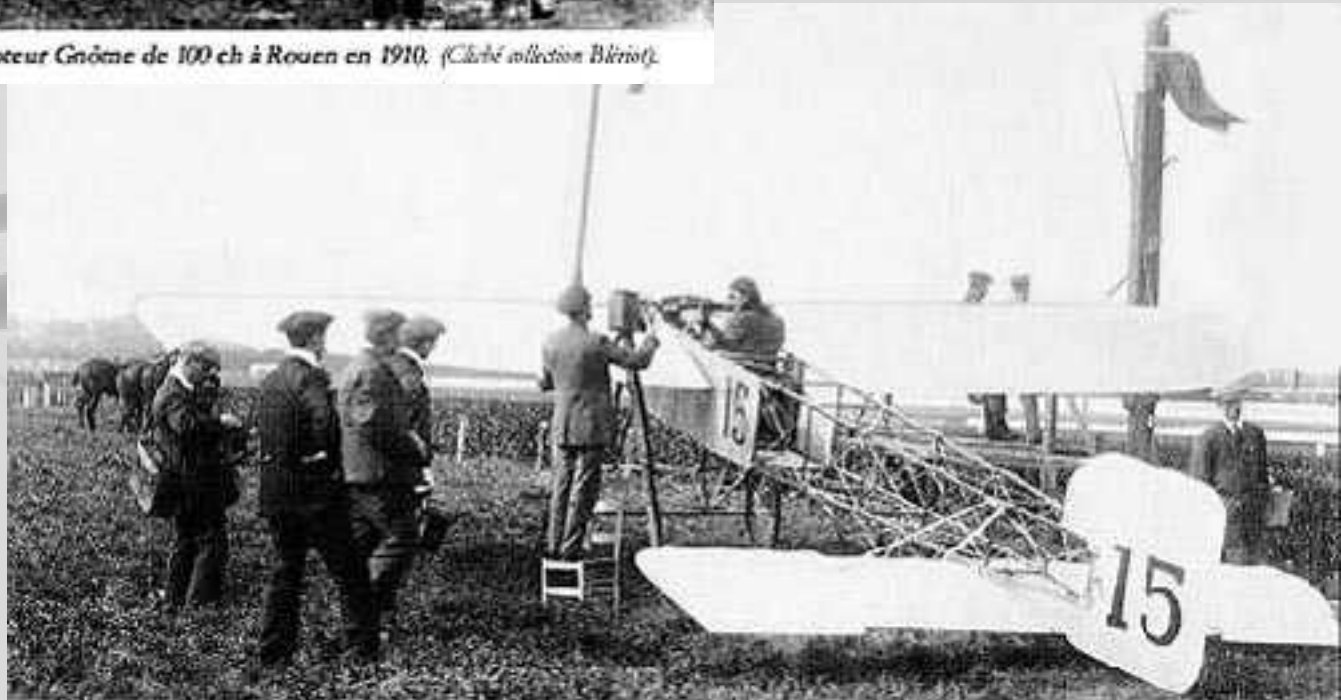


... et des bicyclettes portèrent mon nom.



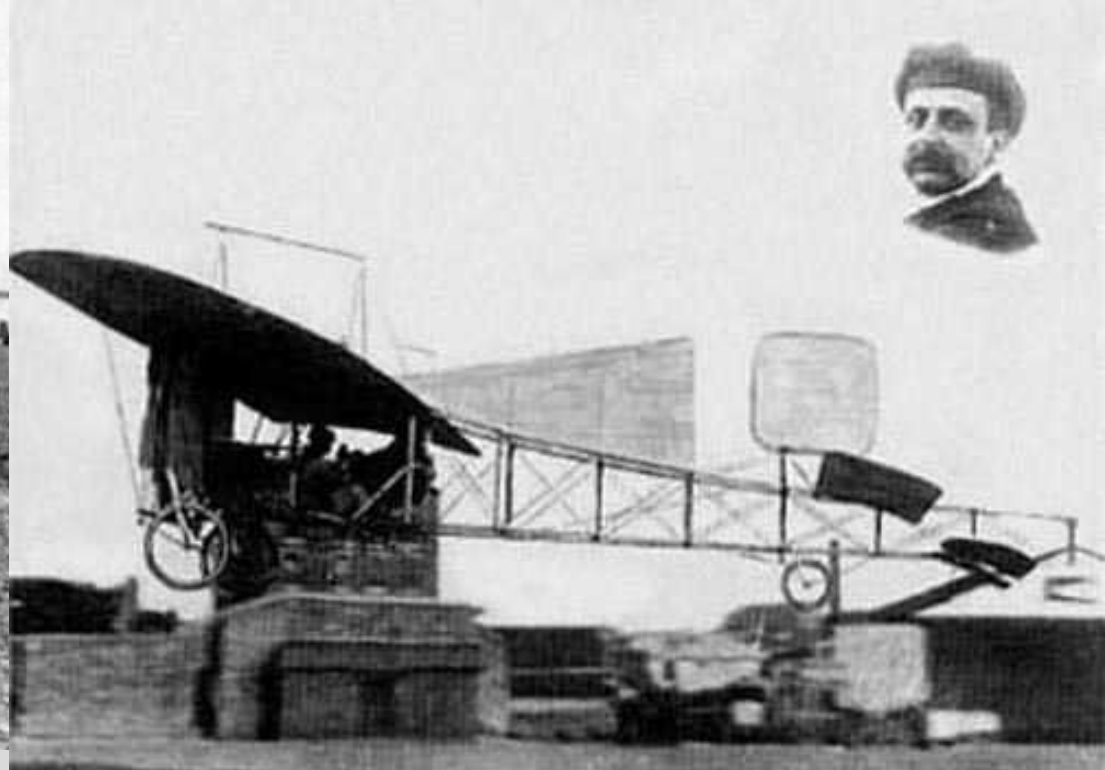
Léon Morane à bord de son Blériot XI-2bis à moteur Gnôme de 100 ch à Rouen en 1910. (Clé collection Blériot).

Nous construisîmes une version XI-2bis, avec lequel mon ami Morane continua à battre record sur record.



Léon Morane à bord de son Blériot XI à moteur Gnôme de 100 ch à Deauville en 1910 a atteint 2.582 mètres d'altitude. (Clé collection Blériot).

La vie continua et arriva le modèle XII et XII bis.

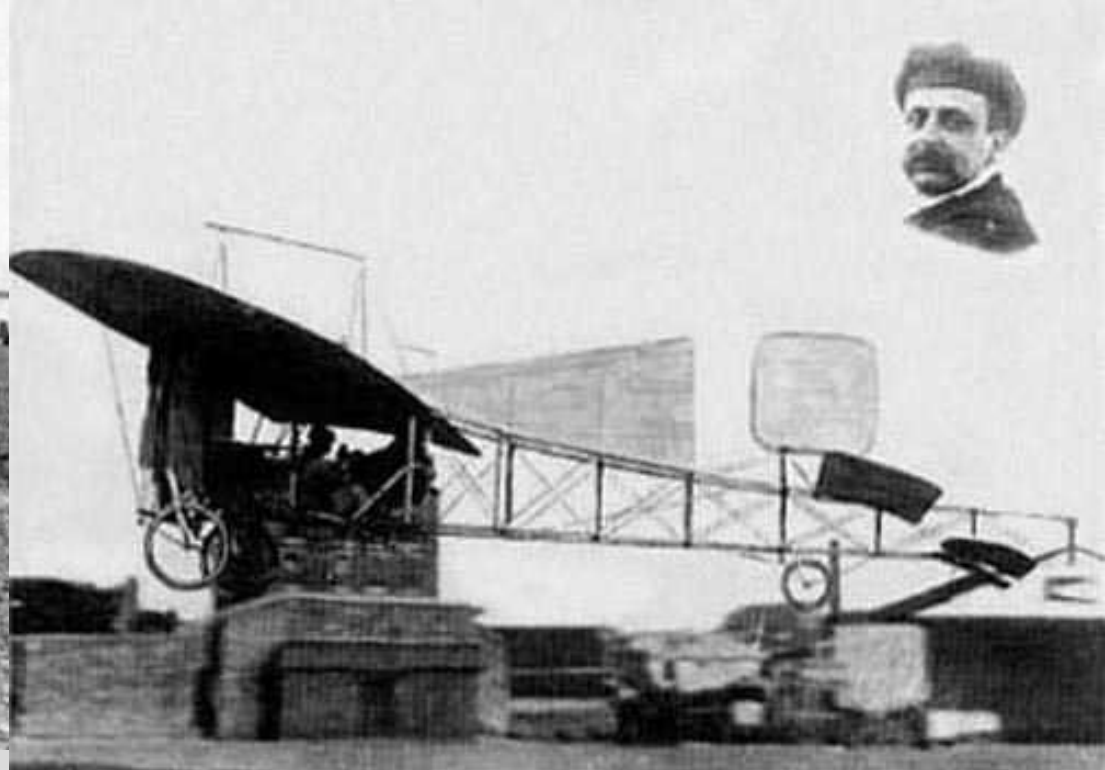


En 1914, au mois d'Août, je rachetai la société des Appareils Déperdussin "SPAD". Je ne vous citerai pas tous les avions qui sont sortis des usines Blériot SPAD. On trouvera des avions comme le Blériot 5190 "Santos Dumont" dont le premier vol eu lieu en Août 1933 et sont dernier en 1938 après avoir accompli 1401h de vol. Malheureusement, je comptais sur l'état pour ce modèle, mais notre contrat fut révisé. La perte d'argent m'entraîna à fermer mes ateliers.

La plus célèbre de mes dernières constructions fut le Blériot 110, avec lequel fut établie le record du monde de distance sans escale soit 10 601 Km.

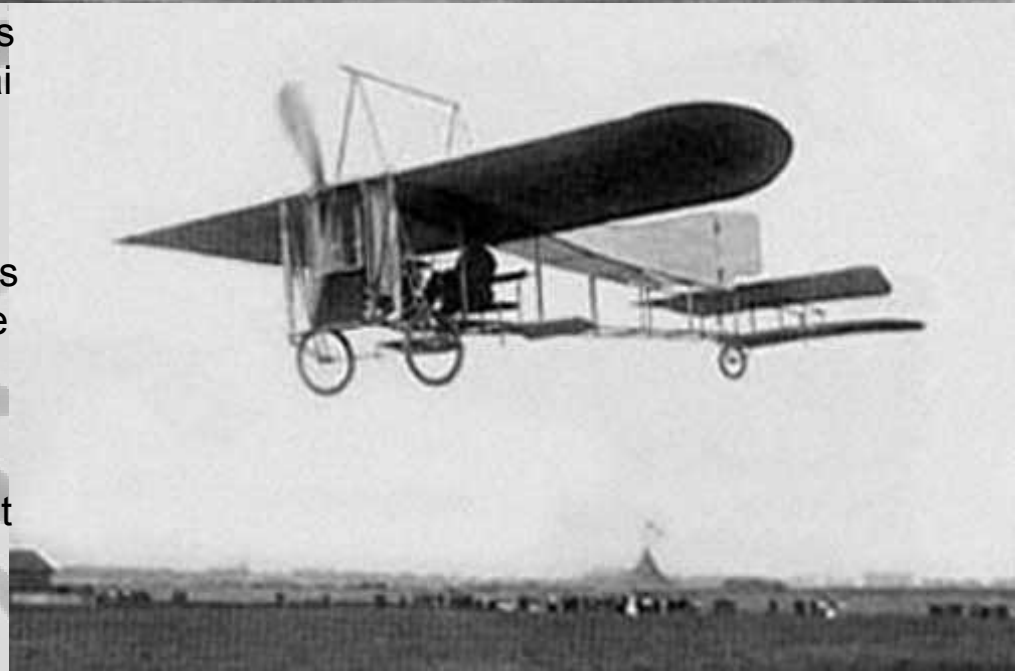


La vie continua et arriva le modèle XII et XII bis.



En 1914, au mois d'Août, je rachetai la société des Appareils Déperdussin "SPAD". Je ne vous citerai pas tous les avions qui sont sortis des usines Blériot SPAD. On trouvera des avions comme le Blériot 5190 "Santos Dumont" dont le premier vol eu lieu en Août 1933 et sont dernier en 1938 après avoir accompli 1401h de vol. Malheureusement, je comptais sur l'Etat pour ce modèle, mais notre contrat fut révisé. La perte d'argent m'entraîna à fermer mes ateliers.

La plus célèbre de mes dernières constructions fut le Blériot 110, avec lequel fut établie le record du monde de distance sans escale soit 10 601 Km.





C'est en juillet 1936 que la santé de Louis Blériot s'altère et il mourut le 1er Août 1936 d'une crise cardiaque, à l'âge de 64 ans. On peut croire qu'il rejoignit vite le ciel qu'il aimait tant.



Mais le souvenir de Louis est encore bien présent et il lui arrive régulièrement de faire la couverture de magazines spécialisés ; c'est sans doute cela l'immortalité.

En 2009, préparons-nous à fêter honorablement le centenaire de sa Grande Traversée. © Utilisation libre

PEGASE

revue de l'association des amis du musée de l'air



BLÉRIOT

HERALD OF AN AGE



Visionné chez

PPS

Hélène et Alain



Pour en voir plus cliquez ici

Je suis né dans le Pas de Calais à Cambrai le 1er juillet 1872, dans l'ancien hôtel de Coteau de Semencourt.
Mes deux frères partiront au Canada. Mes deux soeurs partiront aux U.S.A.
Je fais mes études à Cambrai à l'institut Notre-Dame. A Amiens je prépare l'entrée à l'École Centrale des arts et manufactures.



Après de solides études d'ingénieur, à l'école Centrale des Arts et Manufactures, à 23 ans, je suis devenu ingénieur dans l'automobile, dans une usine de fabrique de phares et accessoires pour les véhicules "autos camion".



N'étant pas homme à me contenter d'une vie paisible et d'un avenir tranquille, je me suis surtout passionné pour les techniques nouvelles et en particulier pour ce qui allait devenir plus tard... L'AVIATION. 🙌 1

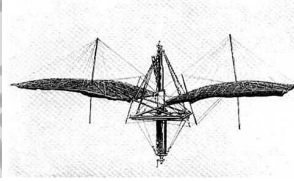




C'est en 1900, que je décide d'étudier et d'apprendre tout ce qu'il c'est écrit, ainsi que les théories, sur les plus lourd que l'air.
Après avoir étudié et appris toutes ces théories, j'ai commencé à tirer mes propres conclusions. C'est pourquoi, je crois, je me suis décidé de me lancer dans l'aventure aéronautique et de construire mes modèles sur mes propres hypothèses...

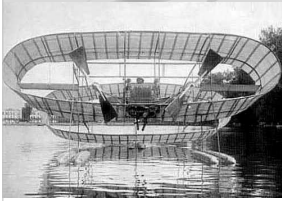
... Et comme la plupart des précurseurs, je n'ai pas trouvé du premier coup.

Pour expérimenter mes premières applications, je construis des modèles réduits ; et **près d'une dizaine d'aéroplanes** ont précédé celui qui allait changer ma vie et ainsi me permettre de passer à la **notoriété**



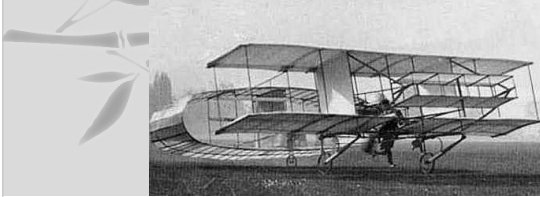


Avec le deuxième et le troisième, l'année 1906, nous avons passé beaucoup de temps dans l'eau.



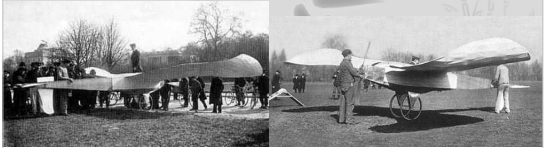


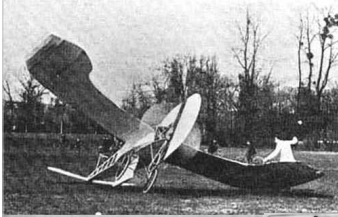
Avec le numéro IV, nous sommes sortis de l'eau tel un poisson volant.



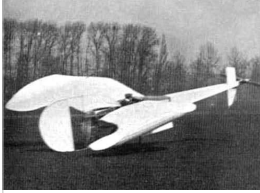


Avec le numéro V, en 1907, j'y croyais vraiment...





... Mais il ne m'apporta que des doutes quant à mes ambitions.



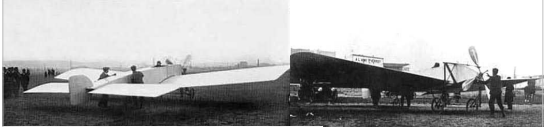


Puis vint le modèle VI ...

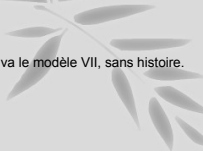


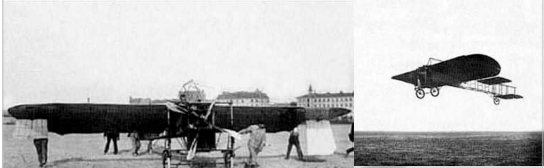


Suivi du modèle VI bis, qui
termina dans un mur !
Grand moment de doute !

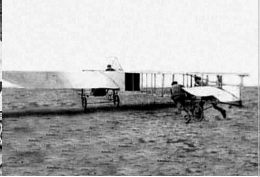
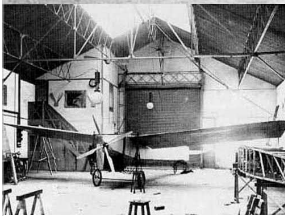


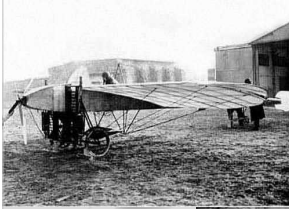
Arriva le modèle VII, sans histoire.





Voici le VIII, le VIII bis et le VIII ter, en vol... nous approchons la perfection.

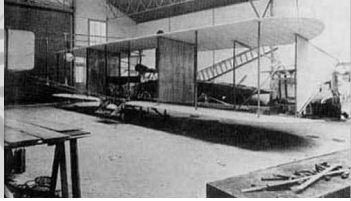


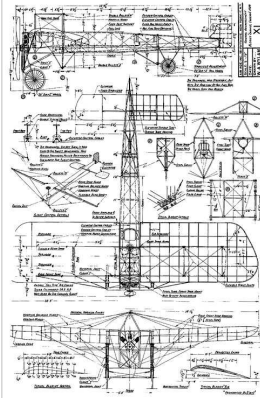


Le modèle IX en 1909

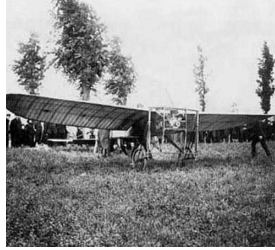
Le modèle X qui n'a pas volé

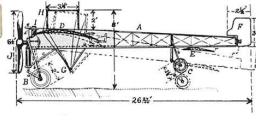
A croire que ces deux prototypes annonçaient la venue de mon fameux modèle XI



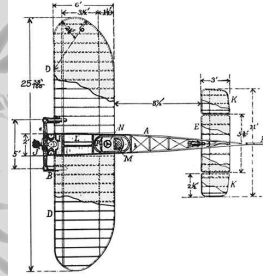
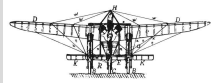


Et voici ma merveille, le secret de ma réussite ; n'est-il pas magnifique ?





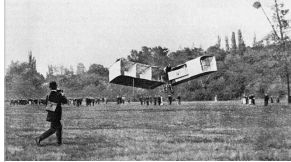
Ça parait simple ainsi, mais il fallait y penser ; personne ne l'avait encore conçu...



Santos Dumont

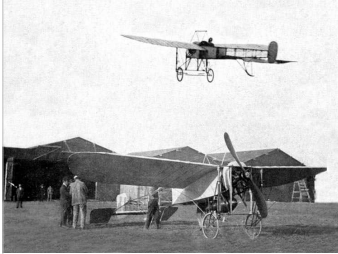


... pourtant, la compétition était ouverte...
bien qu'amicale.



Clément Ader





Voici donc l'objet de ma fierté, pendant ses essais.
Le quotidien anglais "LE DAILY MAIL" offrit alors un prix de 1000 livres à l'aviateur qui traversera la Manche.
Je me suis porté candidat avec le Bleriot XI tandis que mon ami Hubert Latham tenta sa chance à bord de l'Antoinette IV conçu par l'ingénieur Léon Levasseur.
Le 19 Juillet, il décolla de Sangatte, près de Calais. Le moteur s'arrêta au bout de 183m. Latham fut contraint d'amerrir.

ARCIL PRODUCTIONS

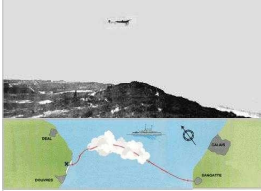


(Modèle XI version moderne)

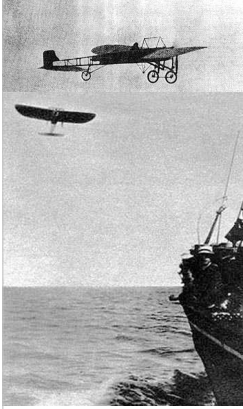




Je devais donc saisir ma chance... Voilà, c'est parti, j'ai un peu le trac, mais quand faut y aller... Dans une demi heure environ, je serai fixé.



25 juillet 1909, Blériot XI de la traversée de la Manche.
Une des rares photos aériennes qui montre le Blériot XI sur volait les mers de Brest, près de Calais, on distingue à peine son rotor gonflé au milieu du fuselage.
27 ans après l'avent, il se posera à Douvres.



C'est splendide, j'ai peur d'échouer mais je suis confiant, le moteur ronronne parfaitement, le vent me porte.





· Le 25 Juillet 1909 , Louis Blériot traverse la Manche de Calais (France) à Douvres (Dover en Angleterre). Ce fut un exploit qui eut, comme chacun sait, un très grand retentissement de par le monde. L'appareil se posa dans une petite prairie en pente près de North Fall Meadow, hélice et roue furent cassées. L'altitude de la traversée oscilla entre 80 et 100 m , 150m tout au plus, ce qui était le plafond maximum de cet aéroplane. Le moteur ne comporte pas de manette de gaz; soit le moteur tourne "à fond" soit il est arrêté. Il n'y a pas de volets pour incliner l'aéroplane à droite ou à gauche, pour cela on gauchit les ailes (on les déforme pour obtenir l'effet de nos actuels).L'efficacité de ce dispositif est assez limité. Le pilote ne doit pas peser plus de 75 kg !





La Grande Traversée
version moderne ; ce que
l'ami Blériot a vu en
couleur.

LAN © 2003



37 minutes plus tard, 38 km plus loin, avant l'arrivée de la foule, je suis serein.

Bientôt les félicitations affluent



Pour ma femme Alice, je me suis changé.



Photo officielle



ARRIVÉE DE BLANCHOT à Bouvres après la traversée du Sedan, 28 juillet 1909



Et puis tout c'est enchainé entre Londres et Paris

Le temps est venu de dévoiler les caractéristiques du modèle XI. « J'ai accompli ma performance sur un avion conçu avec l'aide de l'ingénieur Raymond Saulnier.
L'appareil au fuselage de section rectangulaire, mesure 8 mètres de long et 2,59 mètres de haut, il pèse 220 kg. Sa structure est faite de frêne, de bambou et de tubes d'acier.
Ses ailes recouvertes de tissu caoutchouté sont larges de 2 mètres en moyenne et possèdent une surface portante de 14 m².
L'avion est équipé d'un moteur, refroidi par air, de 3 cylindres de 25 chevaux, conçu par l'italien Alessandro Anzani et d'une hélice en bois de 2,08 mètres de diamètre, qui tourne à environ 1600 à 1700 tours par minute.
L'appareil dirige à l'aide d'un volant, atteint une vitesse de 55 kilomètres à l'heure.
La stabilité latérale est assurée par le gauchissement de l'extrémité des ailes, emprunté aux frères Wright.
A l'arrière, la stabilité en profondeur et en direction est due à un empennage fixe de 2 mètres carrés pourvu de 2 ailerons. »



---+--- MONOPLANE +---
IN WHICH M. HÉRIOT MADE HIS SUCCESSFUL FLIGHT AND CROSSED THE ENGLISH CHANNEL ON
SUNDAY, 25TH JULY, 1909. TAKEN BY THE U.S.A. STUDIOS.



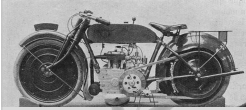
La célébrité entraîne toutes sortes de caricatures et de comparaisons douteuses ; elle attire également les sponsors mercantiles.



Les notables deviennent reconnaissants, ici, mon nouvel 'ami' Charles Voisin ; l'armée me commanda également plusieurs exemplaires de mon modèle XI.

Petite anecdote, le premier brevet de pilote, délivré par l'Aéro-club de France en 1910, m'était donné, non pas pour mes exploits mais tout simplement j'étais le premier par ordre alphabétique.

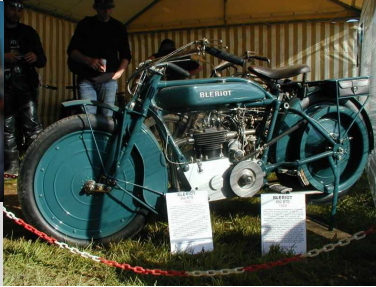
MARCEL PRODUCTION



Des usines reprisent mes idées
plus terriennes de motos...



... et des bicyclettes
portèrent mon nom.





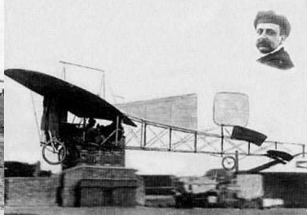
Léon Morane à bord de son Blériot XI-2bis à moteur Gnome de 100 ch à Rouen en 1910. (C. B. N. archive Biotap)

Nous construisîmes une version XI-2bis, avec lequel mon ami Morane continua à battre record sur record.



Léon Morane à bord de son Blériot XI à moteur Gnome de 100 ch à Douville en 1910 a atteint 2.582 mètres d'altitude. (C. B. N. archive Biotap)

La vie continua et arriva le modèle XII et XII bis.

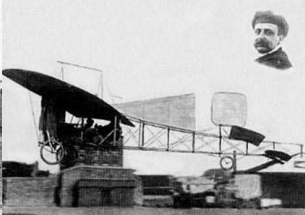


En 1914, au mois d'Août, je rachetai la société des Appareils Déperdussin "SPAD". Je ne vous citerai pas tous les avions qui sont sortis des usines Blériot SPAD. On trouvera des avions comme le Blériot 5190 "Santos Dumont" dont le premier vol eu lieu en Août 1933 et sont dernier en 1938 après avoir accompli 1401h de vol. Malheureusement, je comptais sur l'état pour ce modèle, mais notre contrat fut révisé. La perte d'argent m'entraîna à fermer mes ateliers.

La plus célèbre de mes dernières constructions fut le Blériot 110, avec lequel fut établie le record du monde de distance sans escale soit 10 601 Km.



La vie continua et arriva le modèle XII et XII bis.



En 1914, au mois d'Août, je rachetai la société des Appareils Déperdussin "SPAD". Je ne vous citerai pas tous les avions qui sont sortis des usines Blériot SPAD. On trouvera des avions comme le Blériot 5190 "Santos Dumont" dont le premier vol eu lieu en Août 1933 et sont dernier en 1938 après avoir accompli 1401h de vol. Malheureusement, je comptais sur l'Etat pour ce modèle, mais notre contrat fut révisé. La perte d'argent m'entraîna à fermer mes ateliers.
La plus célèbre de mes dernières constructions fut le Blériot 110, avec lequel fut établie le record du monde de distance sans escale soit 10 601 Km.





C'est en juillet 1936 que la santé de Louis Blériot s'altère et il mourut le 1er Août 1936 d'une crise cardiaque, à l'âge de 64 ans. On peut croire qu'il rejoignit vite le ciel qu'il aimait tant.



Mais le souvenir de Louis est encore bien présent et il lui arrive régulièrement de faire la couverture de magazines spécialisés ; c'est sans doute cela l'immortalité.

En 2009, préparons-nous à fêter honorablement le centenaire de sa Grande Traversée. © Utilisation libre

