

L'ECHO DU FNAR



La première traversée aérienne de la Manche (Récit d'époque de E.DEBONGNIE)

L'histoire de l'aviation pourrait se résumer en trois étapes capitales : Les premiers vols des frères Wright; la traversée de la Manche par Blériot; la traversée de l'Atlantique par Lindbergh. J'ai eu l'heureux privilège d'être témoin du deuxième de ces exploits. Il vous plaira peut-être, ami lecteur, d'en lire ci-dessous le modeste récit. A défaut d'autres mérites, il aura au moins celui d'être véridique et vécu.

Juillet 1909. A Nieuport, où je résidais à cette époque, m'arrive une dépêche d'Anzani, m'invitant à aller le retrouver le lendemain à Calais, où il se rendait pour aider Blériot dans sa tentative de traversée de la Manche.

Anzani, ancien coureur et entraîneur à motocyclette, devenu constructeur, avait mis au point d'excellents deux-cylindres en V, pour les motos d'entraînement.

Ajoutant un troisième cylindre, il avait réalisé un 24 chevaux pesant dans les 80 kilos, simple et rustique, et qui avait au moins un avantage sur les nouveaux moteurs étudiés à cette époque pour l'aviation, c'est qu'il tournait, et fort gaillardement, et pendant une heure, deux heures ou davantage si on le lui demandait.

Blériot avait essayé ce moteur, et avait décidé de lui confier sa chance pour la traversée de la Manche. Voulant mettre tous les atouts de son côté, il avait appelé le constructeur pour assurer l'inspection ultime avant le départ.

Le lendemain, me voici à Calais et fort en peine de retrouver Anzani, car sa dépêche ne portait aucune indication de lieu.

Un seul moyen : m'adresser à Blériot lui-même dont la présence à Calais était connue de toute la ville.

Sommaire :

- La première traversée aérienne de la Manche
- Souvenirs, souvenirs !

Contact avec
votre secrétaire

GSM:
0484/42.95.92

E-mail:
alain.delannai@telenet.be

Blériot avait essayé ce moteur, et avait décidé de lui confier sa chance pour la traversée de la Manche. Voulant mettre tous les atouts de son côté, il avait appelé le constructeur pour assurer l'inspection ultime avant le départ.

Le lendemain, me voici à Calais et fort en peine de retrouver Anzani, car sa dépêche ne portait aucune indication de lieu.

Un seul moyen : m'adresser à Blériot lui-même dont la présence à Calais était connue de toute la ville.

Ayant repéré son hôtel, je m'y présente et suis introduit sans autre difficulté dans un salon où Blériot est en conférence avec un officier de marine. L'aviateur me fait signe d'attendre. Il n'y a donc guère d'indiscrétion à écouter la suite de la conversation.

L'interlocuteur de Blériot était le commandant du torpilleur qui avait été désigné par le Ministère de la Marine pour convoier le ou les aviateurs dont la tentative était annoncée. Il y avait, en effet, aussi l'aviateur Latham qui se préparait à la même traversée.

Blériot expliquait donc à l'officier que son appareil était pourvu d'un flotteur de fortune qui lui permettrait de tenir un temps limité, peut-être une heure. Il voulait aussi se munir d'un drapeau pour se rendre plus visible en cas de recherche après naufrage, et demandait à son interlocuteur quelle couleur serait la plus visible.

— Rouge, fut la réponse.

L'officier de marine ayant pris congé, Blériot donna fort aimablement au jeune intrus resté devant lui, le renseignement qu'il désirait. Puis il s'en alla, s'aidant de ses béquilles, Blériot s'était, en effet blessé quelques jours auparavant au cours d'un vol. C'est en véritable écopé qui devait, le lendemain, attacher son nom à l'exploit historique que fut la première traversée de la Manche. Il fallait son intense désir de ne pas se laisser devancer par Latham, qui achevait fébrilement ses derniers préparatifs, pour le décider à tenter l'épreuve dans de telles conditions.

Une heure après, j'avais rejoint Anzani dans le petit hôtel de la plage de Sangatte où il avait installé son quartier général.

Quel type, cet Anzani!

Un colosse blond, dont l'apparence n'eut pas trahi la nationalité aussi longtemps qu'il aurait pu rester immobile et silencieux.

Mais l'une et l'autre chose lui étaient également impossibles, et dès le premier instant, sa gesticulation, sa mimique, son exubérance, sa volubilité révélaient sans doute possible sa généreuse origine transalpine.

Les questions que nous avions à traiter étant réglées, Anzani me proposa de rester pour assister à la tentative prévue pour le lendemain. Cette offre bien entendu ne dut pas être faite deux fois, et la petite équipe qui entourait Anzani compta instantanément un membre de plus. Ce soir-là, on se coucha de bonne heure.

Le lendemain, bien avant le lever du jour, les paisibles couloirs de l'hôtel retentissaient du vacarme de solides coups de poing frappés sur les portes.

C'était Anzani qui réveillait son équipe.

Comme pointait l'aurore, nous arrivions à la ferme où, sous un auvent rustique, l'avion "pardon, on disait alors l'aéroplane" de Blériot avait passé la nuit. Blériot s'y trouvait déjà. Sur ses instructions, et joignant nos efforts, nous soulevâmes le frère monoplane pour le dégager de l'auvent, puis, le roulâmes jusqu'à la plaine herbeuse toute proche. Celle-ci s'étendait sur quelques centaines de mètres, séparée de la plage par un mince cordon de dunes.

Le soleil se levait dans un ciel pur, à peine un souffle de vent. C'est ce qu'avait espéré Blériot. Pour un vol d'essai, le moteur est mis en route. L'oiseau blanc démarre, sa vitesse s'accroît, quelques légers soubresauts, puis soudain, le miracle s'accomplit. Les roues ont quitté le sol; le monoplan, soulevé par ses ailes, s'élève, s'élève progressivement. Il a bientôt atteint, puis dépassé, la hauteur des dunes...

Vous souriez à ce naïf récit, ami lecteur, qui êtes blasé par les records actuels, d'altitude en milliers de mètres, de distance en milliers de kilomètres.

Vous avez tort. En ces temps-là, les temps héroïques, le fait seul de l'envol, le « décollage », était quasi miraculeux.



Mise en marche du moteur Anzani avant le départ

Des foules compactes envahissaient les plaines de manœuvres ou autres, où les pionniers de l'air se livraient à leurs « expériences », où leurs exploits se mesuraient au décamètre,

Après un « savant virage », où nos cœurs avaient chaviré à l'égal de l'inclinaison prise par l'aéroplane, Blériot était venu atterrir mollement à proximité de notre groupe.

Nouvelle et rigoureuse inspection des haubans en cordes à pianos par

le mécanicien de l'aviateur, du moteur par Anzani. On refait le plein d'essence et d'huile. Calme et souriant au milieu de l'angoisse générale - plusieurs centaines de curieux sont accourus entretemps - , Blériot donne l'ordre de mettre le moteur en marche.

Anzani s'accroche à l'hélice, et, dans une détente de tous ses muscles, lui imprime une lancée qu'il voudrait assez forte pour toute la traversée.

Et c'est le départ... Le léger engin roule, décolle, fait un tour pour prendre de la hauteur, puis franchit les dunes derrière lesquelles il disparaît bientôt.

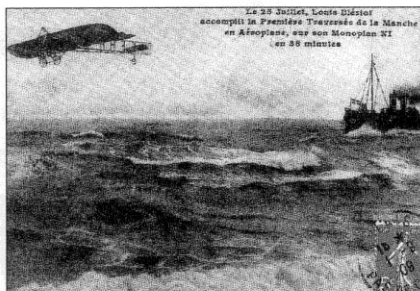
C'est une ruée folle de tous les assistants jusqu'à la crête des dunes.

L'ayant atteinte, nous revoyons le monoplan, déjà loin, qui se dirige tout droit vers une légère trainée blanchâtre qui se distingue à l'horizon, les falaises de Douvres.

Poursuivant son vol à 80 ou 100 mètres

de hauteur, l'avion bientôt n'apparaît plus que comme un point de plus en plus petit, de moins en moins perceptible, que les assistants, l'un après l'autre, finissent par perdre de vue.

Près de nous, un Anglais a installé une lunette sur un trépied, et longtemps encore, nous le voyons suivre l'audacieux aviateur. Enfin, il se relève, s'es-sue l'œil embué par la longue observation et sort un flegmatique "Finished".



Il s'agit maintenant de savoir si la tentative a réussi.

Les quatre ou cinq autos présentes, surchargées chacune d'une grappe humaine « j'ai réussi pour ma part à trouver un bout de marchepied », se dirigent vers le Cap Gris-Nez. Là se trouvent les installations du « Tunnel sous la Manche ». On ignore généralement que la construction de ce tunnel avait été non seulement décidée, mais même commencée de ce côté du « Channel » vers la fin du siècle dernier, elle a été arrêtée par suite d'un sursaut de l'opinion anglaise, inquiète à la pensée que l'Angleterre n'aurait plus été tout à fait une île.

Il subsiste sur les hauteurs du Cap Gris-Nez d'importantes installations, et c'est là que



devait arriver le câble ou le radiogramme « mes souvenirs sur ce point ne sont plus très précis » portant la nouvelle du succès, ou de l'échec, de la tentative.

Seul Anzani est admis à pénétrer dans les installations du Tunnel. Une longue attente, anxieuse, interminable...

Soudain, de véritables clameurs s'élèvent, semblant provenir des bâtiments au fond du chantier. Que se passe-t-il ? Une bagarre, une émeute ?

Les clameurs se rapprochent. La porte s'ouvre sous une poussée violente, et Anzani, tout seul, « Il avait été tout seul à mener tout ce vacarme » se précipite vers nous en hurlant dans un fol enthousiasme :

« Il est arrivé ! Il est arrivé ! »... Blériot avait réussi son fol exploit !

E.-Eug. DEBONGNIE.

Souvenirs, souvenirs



1930

Le Liore Olivier 213

The « Golden Ray »

Equippé de deux moteurs de

450 cv, l'avion, appelé aussi

« avion bar », assurait la

liaison Paris-Londres avec

12 passagers à bord.