

Conducteur PAD

"D'un Blériot, l'autre..."

01:00:10

Carton 1

"Quand il partit malgré sa brûlante cheville
Blériot nous apprit
Comment changer en aile une béquille
Et la Chair en Esprit"
Edmond Rostand

01:00:21

Carton 2

Taxi Vidéo Brousse
La Sept-Arte
présentent

01:00:27

Carton 3

D'un Blériot, l'autre...

01:00:34

Carton 4

Un film de Christian Cascio

Prologue (Enjeu/Suspense)

01:01:20

Commentaire :

La traversée de la Manche par Louis Blériot est un fait historique. De tous les exploits dont l'aviation était capable au début du siècle, il est celui qui symbolise la liberté de voler au-delà des frontières.

Si le rêve d'imiter l'oiseau a hanté l'esprit de l'homme dès l'origine et a peuplé ses légendes, voler sur le mer c'est la légende des légendes. La mer Egée a vu sombrer l'audace d'Icare, la Manche n'a cessé de faire rêver les aviateurs et ils sont nombreux à avoir voulu la conquérir.

01:02:42

Aujourd'hui, c'est au tour du petit-fils de Louis Blériot de tenter le passage du détroit. A bord d'un Blériot XI de collection, il veut revivre l'exploit de son grand-père.

01:03:32

Interview Louis Blériot :

Tout s'est passé très vite, moi je n'ai pas vraiment eu le temps de penser à autre chose que ce que j'étais en train de faire. Il y a des gens qui disent que lorsqu'ils sont en danger de mort ils voient défiler toute leur vie devant eux, moi il y a deux possibilités, ou bien je ne me suis pas senti en danger de mort, ce qui doit être le cas, ou bien ce genre de choses ne m'arrivera jamais, même quand je serai vraiment sur le point de mourir, je peux pas vous le dire pour l'instant. Non, je n'ai pas vu ma vie défiler, c'est certain. Moi, tout ce que j'ai essayé de faire, c'est de redresser l'avion, et puis après ça, quand j'ai vu que c'était fichu, de le poser le moins brutalement possible dans l'eau.

Séquence Match pour la Manche (Duel/Nostalgie-Grandeur)

01:04:18

Commentaire (30") :

La Manche, bras de mer de toutes les convoitises.

C'est le 5 octobre 1908 que le journal britannique Daily Mail lance un défi aux aviateurs.

Il offre 25000 francs au premier qui franchira les 21 km du détroit du Pas de Calais.

On a déjà volé sur de plus grandes distances mais jamais au dessus de l'eau.

L'émulation entre les pionniers est intense, le match pour la manche est lancé.

01:04:53

Voix off/on Bernard Chabbert:

Donc, il y a eu deux candidats à peu près sur la ligne de départ à peu près en même temps. Blériot et Latham. Et on ne pouvait pas rêver plus dissemblable l'un que l'autre ; D'abord au plan humain déjà, Latham était un dandy parisien, au bon sens du terme, c'était un sportsman, c'était un grand chasseur de fauves et finalement Latham allait là-dedans avec, je dirais, une véritable fortune, avec un avion, qui si on doit le comparer à une automobile était vraiment une Rolls Royce. L'Antoinette était probablement l'avion le mieux construit le mieux pensé et fait comme un bijou. Et de l'autre côté il y avait Louis Blériot qui fait partie depuis le début de l'aventure, qui a cassé beaucoup d'avions, qui a essayé toutes les formules, il a tout tenté, il s'est ruiné, il a pratiquement dilapidé toute la fortune de sa femme et peut-être finalement que l'absence de biens ne nuit pas en conception aéronautique, on le sait, les avions qui marchent le mieux sont toujours les avions les plus simples, jusqu'au point d'être rustiques. Et le Blériot XI c'était exactement ça. C'était l'avion le plus simple dont on pouvait rêver. C'était un avion terriblement rustique mais bien pensé.

01:06:07

Commentaire Latham (1'40" = 1'02"+36") :

Le 21 juillet 1909 c'est Hubert Latham , l'idole des foules, qui arrive le premier à Calais avec son aéroplane. Déjà une centaine de curieux accourent pour accompagner l'aviateur.

Avec précaution, l'équipe pousse l'Antoinette sur le chemin rocailleux qui conduit au point le plus élevé de la falaise. Arrivé au sommet l'engin s'élance et en soixante mètres il s'envole.

Hubert Latham est le premier à s'engager sur la Manche.

Mais très vite le moteur de l'avion ralentit, Latham coupe les contacts et l'avion se pose sur l'eau.

01:07:09

Louis Blériot apprend la mésaventure de son principal adversaire et fait transporter à Calais son Blériot XI, quintessence de ses inventions précédentes.

Nous sommes le 25 juillet 1909, Louis Blériot surnommé l'homme qui tombe toujours: il a eu 32 accidents et blessé à la cheville. A 4 heures du matin, il n'est pas disposé à partir mais tout le village est debout et ses amis l'encouragent.

01:07:38

Louis Blériot raconte :

Fidèle au règlement, j'attends le lever du soleil.

01:07:55

Leblanc agite son fanion. C'est le signal de départ. Le contre-torpilleur qui m'accompagne quitte le port.

Puis, tout se met en mouvement, tout vibre. Les ouvriers lâchent l'appareil. Je pique droit devant moi, je m'élève progressivement de mètre en mètre ; je franchis la dune d'où Leblanc m'envoie ses souhaits. Je suis à présent au-dessus de la mer.

Je vais, je vais tranquillement, sans aucune émotion, sans aucune impression réelle. Pendant une dizaine de minutes, je suis resté seul, isolé, perdu au milieu de la mer immense, ne voyant aucun point à l'horizon. La vague, la même vague semble-t-il, se présente toujours à ma vue.

Ces minutes me parurent longues et vraiment je fus heureux d'apercevoir vers l'est une ligne grise qui se détachait de la mer. Je longe la falaise et cependant je ne vois pas Douvres ? Ah ! Diable où suis-je donc ?

Soudain j'aperçois Fontaine qui agite son drapeau tricolore, le brave garçon !

Il s'agit maintenant d'atterrir. Je coupe l'allumage à 20 mètres de hauteur. Le châssis se reçoit mal, ma foi, tant pis :

Je viens de traverser la Manche !

01:09:02

Interview Bernard Chabbert:

Et là le destin a peut-être été quand même un peu sympa, le destin a fait un effort. Latham en tout état de cause aurait du compte tenu de son avion, des moyens qu'ils avaient, de la manière dont il s'était préparé avec son équipe, Latham aurait du traverser sans aucun problème. Malheureusement il est allé à l'eau, il y est allé avec élégance en plus. On l'a retrouvé fumant une cigarette avec son porte cigarettes, assis sur les débris de l'avion qui flottait. Alors que Blériot il y est allé un petit peu avec le souffle de la défaite dans la nuque, et finalement pour Blériot ça c'est bien passé. Le destin a été gentil et il a récompensé peut-être celui qui en avait le plus besoin, en tout cas celui qui par la suite, parce que c'était sa vision, parce que c'était la croyance qu'il avait, celui qui par la suite a été le plus utile au développement de l'aviation. Parce que Blériot a quand même continué à faire des avions bien au-delà du BXI.

01:09:52

Commentaire (20") :

Ce vol au retentissement international procure au constructeur-aviateur, en plus de la gloire, la consécration commerciale.

La grande guerre favorise l'envol de l'industrie aéronautique.

En moins de dix ans 1000 Blériot XI et quelques 13000 Spad sortent des usines Blériot.

La Paix ouvre la voie au premiers vols commerciaux.

Dés lors l'aviation devient un moyen de transport qui se joue des obstacles naturels, montagnes et étendues maritimes.

Séquence bureau (Souvenir/Nostalgie)

01:10:45

Commentaire :

C'est à l'âge de 16 ans que Louis Blériot, le petit-fils, se passionne pour l'histoire de son grand-père. Il recherche tout ce qui concerne l'œuvre et la vie de son aïeul. Un jour, la famille d'un collectionneur anglais l'appelle. Elle vend le Blériot XI n°225 remisé dans une grange. Il n'hésite pas un instant et l'achète. Dés lors, le rêve de retraverser la Manche ne le quitte plus...

01:11:09

En 1989, il veut commémorer l'exploit avec cet avion. Mais il n'est pas prêt et laisse les commandes à une jeune pilote anglaise.

Séquence Flash Back Traversée de 89

01:11:30

Voix Commentaire des news :

C'est dans un hangar de l'aérodrome de Hen Low que les membres de l'association Skysport ont fini de préparer cet avion de 80 ans, fait de bois et de toile, avec des roues de bicyclette. C'est un Blériot XI, identique à celui qui a traversé la Manche en 1909. Les pièces sont en grande partie d'origine, restaurées avec amour pour ce vol commémoratif.

Il appartient à Louis Blériot le petit-fils du héros de la manche.

Il devait être aux commandes de son avion pour rééditer l'exploit de son grand-père mais trop lourd pour la faible puissance du moteur, 25 cv, il a du laisser sa place à Gloria Pullan, une jeune pilote anglaise.

Au petit matin, 80 ans après la traversée historique, l'avion reprend son vol.

Un vol qui au début semble bien se passer :

L'avion parcourt 17 km sur 21 mais alors que l'Angleterre est en vue, le monoplan perd de l'altitude, lentement, gracieusement puis amerrit.

01:12:30

La Royal Air Force assure les secours et Gloria Pullan est hélitreuillée à bord de l'hélicoptère sans dommage. Ce qui n'est pas le cas de l'avion dont les ailes sont brisées par le souffle des pales.

01:12:44

Heureuse d'être en vie, Gloria Pullan explique les raisons de l'échec.

« Que s'est-il passé ? »

01:12:51

« Le moteur a simplement perdu sa puissance, c'est un avion qui a 80 ans vous savez ! »

01:12:57

Pour Louis Blériot, il faut maintenant récupérer son avion encore à l'eau, l'un des trois originaux restants au monde.

Séquence Nouveau Départ (Espoir/Obsession)

01:13:11

Commentaire :

Il en faut plus pour décourager le petit-fils du célèbre aviateur. Dix ans après son premier échec, Louis est bien décidé à poursuivre sa quête. Son avion n'est plus en état de voler, il en trouvera un autre qu'il pilotera lui-même pour faire honneur à son grand-père.

01:13:37

Voix OFF Louis Blériot:

Ma passion pour l'aviation et la passion pour mon grand-père son nés en même temps, je crois. J'ai voulu apprendre à piloter lorsque j'avais dix huit ans et mon père n'était pas tout à fait chaud notamment parce que j'étais le dernier des Blériot et que si il m'était arriver quelque chose, la lignée se serait éteinte. A l'heure actuelle ce problème n'existe plus puisque entre temps j'ai eu quatre fils. Mon grand-père malheureusement je ne l'ai jamais connu parce qu'il est mort huit ans avant ma naissance mais disons que c'est un modèle dans le sens de la vie qu'il a menée et j'ai l'impression qu'il participe d'une certaine manière à ce que je fais et je le sens parfois proche de moi.

01:14:25

Alors pour quoi je veux traverser la manche ; j'ai pas du tout envie que l'on me compare à mon grand-père, de toute façon il n'y a rien de comparable ; c'était un pionnier, un découvreur, un inventeur, moi je ne suis rien de tout ça, je suis son petit-fils et un modeste pilote qui a envie de lui rendre hommage et puis ça représente pour moi un enjeu personnel, c'est vrai.

Séquence La Ferté/Salis (.../Fascination)

01:15:07

Commentaire :

Il y a des terrains où l'on vole, il y a des terrains où l'on rêve.

Nous sommes sur le plateau de Cerny, au-dessus de La Ferté-Alais, dans le temple des beaux avions du passé et tout le monde est là pour les faire revivre.

On les appelle la bande à Salis. Jeannot Salis, c'est lui. Maître des lieux, il entretient avec les bénévoles de l'amicale qui porte le nom de son père, 72 avions de collection tous en état de vol.

01:16:09

C'est donc naturellement que Louis Blériot est venu sur ce terrain pour lui demander conseil

Traverser la Manche en Blériot XI, ici on connaît : la famille Salis possède cet avion depuis 50 ans.

Séquence Montage du BXI et Traversée Salis 55-59 (... /Fragilité)

01:16:52

Commentaire :

C'est ce Blériot XI que Jean Salis va prêter à Louis pour qu'il réalise son rêve. Un avion d'époque et pourtant tellement moderne. D'époque avec son fuselage en frêne recouvert d'un tissu caoutchouté, moderne avec son système de commandes qui préfigure déjà les manches à balai des avions d'aujourd'hui.

Séquence Traversée Salis

01:17:18

Voix OFF-ON Jean Salis:

Le Blériot qu'on va essayer de faire voler demain c'est toute une histoire de famille, c'est un peu comme l'histoire de la famille Blériot, sauf que le nom des Salis c'était quelque chose de beaucoup plus modeste, mon père est né dans une famille des cultivateurs en 1896, et en 1909, quand Blériot a traversé la Manche, il avait dit je ferai comme Blériot, je traverserai la Manche.

Mon père a par la suite appris à piloter et est devenu pilote pendant la première guerre mondiale et il s'est mis à restaurer des avions pour le musée de l'air. Et un jour, en recherchant des avions pour le musée de l'air il a trouvé un Blériot, il a donc restauré cet avion et il s'est rappelé son rêve de gamin, et s'est dit pourquoi pas il est donc venu à Calais, c'était en 55, personne ne voulait lui donner l'autorisation, il a dit : mais Blériot il avait pas d'autorisation et je vais décollé.

Et puis bon l'administration a été gentille avec lui. Il a traversé la Manche et il a réalisé son rêve de gamin.

Et après ce vol, de nombreux vols ont été effectués avec ce Blériot puisque quand j'ai hérité de cet avion, et bien cet avion avait 30 et quelques heures de vol. Et j'ai continué à faire voler cet avion parce que je m'appelais aussi Jean Salis et je me suis retrouvé un peu pris au piège.

Et c'est d'ailleurs à cause de cet avion qu'il y a eu des gens qui m'ont proposé aussi d'aller faire cette traversée de la Manche alors j'avoue que j'étais un peu inquiet, alors j'ai dit si je fais ça, je pars du champ comme Blériot et je vais me poser dans un champ de l'autre côté à Douvres. Et je suis arrivé et il ne faisait pas beau. J'ai dit, je vais y aller, mais si au milieu de la Manche ça se passe pas bien ou si c'est vraiment très mauvais je refais demi-tour. Je suis parti avec cette idée-là et puis il pleuvait un peu, je suis parti. Je voyais les côtes derrière moi donc ça allait bien. A un moment donné je ne les voyais plus, alors là je commençais à être inquiet. J'avais de l'huile qui me crachait sur les lunettes, mais ça je ne le savais pas mais je pensais que c'était du mauvais temps et là-dessus je ne voyais plus côtes françaises et je ne voyais pas les côtes anglaises. Et j'ai eu une furieuse envie de faire demi-tour parce que je trouve que l'effort, c'est surtout là, c'est de faire demi-tour, et à ce moment-là j'ai vu apparaître les côtes anglaises. Et alors là qu'est ce que c'était beau. Elles ont grandi et je me suis posé dans une prairie et je ne me suis pas du tout comparé à Blériot parce que j'avais d'autres moyens, j'avais appris à piloter, je savais les

choses mais me toucher en Angleterre j'avoue que c'était quand même une grand aventure. Et là j'étais attendu par un anglais, je parlais trois mots d'anglais, ça doit être la seule fois dans ma vie où je l'ai fait, mais j'étais fou de joie.

Et puis aujourd'hui c'est aussi cet avion qui nous amène ici qui nous réunit pour aider sûrement Louis Blériot à faire tentative qui est sûrement aussi son rêve de gamin ou tout au moins un rêve qu'il n'a pas encore pu réaliser.

Séquence de fin de montage BXI

01:20:19

Commentaire :

Après deux heures d'un remontage minutieux, l'avion prend forme. La forme du monoplan classique inventé par Louis Blériot. Une forme reprise par de nombreux ingénieurs pour dessiner encore aujourd'hui les avions qui nous transportent.

01:20:42

Pour en arriver là, on a essayé de faire voler bien des formes ...

Séquence Pionniers (Souvenir/Admiration)

01:21:14

Voix off Bernard Chabbert:

Au début, on était occupé à inventer l'aviation mais on avait juste oublié d'inventer le pilotage, parce qu'en fait l'époque il faut bien voir, c'est pas un monde l'aviation, c'est une bande. Une bande de types qui vivent dans un triangle doré, entre l'aéro-club de France près de l'Arc de Triomphe, la porte Maillot, où ils ont tous leurs bistrots, leurs restaurants etc. et puis le premier aérodrome du monde qui est à Issy les Moulinaux. Donc dans ce triangle il y a toute cette bande de types, alors certains sont géniaux, d'autres sont courageux mais littéralement abrutis, il y a un peu de tout là-dedans et ils sont tous obsédés par la machine à voler. Ils se focalisent sur la machine à voler et puis, une fois qu'ils l'ont construite, et ils en construisent tous plus ou moins, ils montent dedans armés de leur courage, ils mettent plein gaz sur des moteurs qui ne sont pas de puissance extraordinaire mais enfin, ils mettent quand même plein gaz, ils tirent à fond leur manche à balais en arrière parce qu'ils pensent que de toute façon il faut pointer le nez de l'avion vers le haut et leurs engins se retrouvent en l'air, en train de tituber en l'air sans courant d'air sur les ailes pour leur permettre de voler.

Et Farman réfléchit, et se demande pourquoi tout le monde se casse la figure avec autant de constance et finalement découvre que si on laisse accélérer l'avion, compte tenu de la manière dont il est dessiné, et bien il y a un certain moment où il va s'envoler pratiquement de lui-même. On va à peine le solliciter, on va à peine le soulager de la main sur les commandes. Il n'y aura pas besoin de tirer sur les commandes à deux mains, une toute petite pression et l'avion va se mettre à voler tout seul. Dès lors tout le monde s'est mis à voler, mais tout le monde. Des avions qui étaient des catastrophes, du jour au lendemain se sont mis à véritablement voler.

Séquence Entraînement Piper(Initiation/Maladresse-Crainte)

01:22:53

Commentaire 27' :

C'est à présent à Louis de se remettre à voler. Avant de s'installer aux commandes du Blériot XI et de retrouver les sensations de pilotage d'antan, il lui faut réapprendre à piloter un avion rudimentaire et léger.

Savoir tout et transformer ce savoir en des gestes naturels mais maîtriser l'instinct ; c'est ce à quoi Louis doit arriver à bord de ce Piper Cub avec les conseils de son instructeur Jean-Pierre Lafille.

Dialogue 1 intérieur avion Jean-Pierre/Louis

01:26:22

Commentaire 25' :

Le lâcher est toujours un moment important dans la vie d'un pilote. Louis se retrouve seul aux commandes de son avion. Fini les conseils et les remarques intempestives. Il faut maintenant que le mouvement de ses mains devienne naturel, que ses doigts soient sensibles aux commandes, que son corps trouve sa place dans l'espace afin de ramener en douceur l'avion sur la terre.

01:27:10

Dialogue 2 intérieur avion Jean-Pierre/Louis

Séquence Météo 1

01:27:44

Commentaire :

A force d'entraînement Louis se rapproche de son rêve. Il peut maintenant passer sur Blériot XI. Mais pour faire voler cet oiseau artificiel il faut une météo clémente et peu de vent.

01:28:02

Grâce aux satellites il peut suivre l'évolution météorologique pour déterminer avec précision les jours il pourra sortir le précieux monoplane.

Séquence Premier Bond

01:28:17

Commentaire 20' :

A la faveur d'une soirée estivale, Louis refait pour la première fois les mêmes gestes que son grand-père. Il essaie les commandes de son avion.

01:28:38

Dialogue extérieur BXL Jean-Pierre/Louis

01:29:15

Pour piloter cet avion, la première étape est d'apprendre à rouler droit. L'avion est si léger qu'il pourrait s'envoler au moindre coup de vent. Comme au début du siècle des équipiers tiennent les ailes.

01:29:50

Interview Bernard Chabbert:

Faire voler un BXI, c'est une drôle d'aventure personnelle. Quand on monte dans cet avion quand il est posé par terre... on monte dans l'avion posé par terre, et on a qu'une envie, c'est en descendre avant même d'avoir mis en route parce que c'est quand même jamais qu'une collection de bouts de bois tenus ensemble par des chevilles et des tendeurs et à la moindre brise, l'avion posé au sol sans son moteur en route, à la moindre brise on le sent qui craque et qui gémit de partout. C'est pas un endroit très rassurant le poste de pilotage d'un BXI. Quand on met le moteur en route, c'est très étonnant parce qu'on se dit que ce n'est pas possible, il y a un tel gouffre entre le bruit que fait ce moteur et la certitude que l'on a qu'on va confier sa vie à une mécanique pareille, qu'on se dit que là on est vraiment en train de rentrer dans la déraison pure, et puis alors voler avec ça, on caresse l'herbe à la Ferté Alais par un soir tranquille, faire un tout petit vol en caressant l'herbe avec les pneus, on se pose, on a le cœur qui bat pendant deux jours, c'est déjà un grand événement de la vie d'un homme, maintenant, de là à traverser la Manche avec, c'est... traverser la Manche, c'est comme se poser sur la Lune.

Séquence Bonds

01:31:09

Commentaire :

Les soirées d'entraînement se succèdent . Deuxième étape, décoller, voler droit, et vite se poser. Faire un bond en somme...

01:32:21

Tout s'est bien passé, petit à petit Louis devient pilote de Blériot XI.

Séquence mécanique

01:32:37

Commentaire 10' :

Voler sur un avion de collection, ça se mérite. Ces vieux oiseaux de bois et de métal sont très exigeants. Et pour une petite heure de vol, ils demandent souvent dix heures d'entretien méticuleux, de polissage, de graissage...

Séquence vol BXI (Accomplissement/Grandeur)

01:33:23

Commentaire 35' :

Après 2 mois d'entraînement Louis semble prêt pour faire un vol sur l'avion de ses rêves. C'est le moment de vérité. Sur cet avion, pas d'instrument, il faut sentir, ressentir et appliquer son savoir faire.

Toute l'équipe est tendue : l'activité est intense dans le ciel de La Ferté et Louis doit faire un tour de piste. Décoller, faire quatre virages et se poser. S'il peut faire ça, il sera prêt pour traverser la Manche.

01:33:53

Dialogue Jean/Louis

01:39:42

Voix OFF Blériot:

Les sensations qu'on a aux commandes d'un Blériot XI pour moi ne ressemblent à rien de ce que j'ai connu jusqu'ici sur d'autres avions. On a vraiment l'impression d'être soi même en train de voler sans l'aide de quoi que ce soit d'autre. Comme on est pratiquement en plein air, on se penche sur le côté et on voit le sol en dessous.

Je ne connais pas d'autre avion qui permette ce genre de sensations. Mon premier saut de plus, j'étais vraiment très concentré sur ce que je faisais donc ça n'était pas une sensation inoubliable. Par contre le premier vol que j'ai fait à bord du Blériot XI, là vraiment je dois dire que c'est un souvenir que je garderai longtemps dans ma mémoire.

Séquence Météo**01:40:34**

Dialogue Louis/Météo France

01:41:11

Commentaire :

Les dés sont jetés. La fenêtre météo est unique, la tentative aura lieu le 26 juillet...

Séquence Arrivée à Calais**01:41:23**

Voix OFF Louis :

Je pense que maintenant je suis à peu près dans les mêmes conditions où mon grand-père était avant la traversée. On a des éléments actuellement qui nous permettent de contrôler l'état du moteur, de prévoir la météo, avec une sécurité beaucoup plus grande que mon grand-père, donc on peut dire qu'on a des atouts supplémentaires, mais il est certain que la réussite n'est pas assurée et, le tout est que je reste concentré sur les falaises de Douvres.

01:41:52

Interview Jean Salis

Louis Blériot a une bonne formation, je crois, ça fait deux mois et demi qu'il s'est entraîné sérieusement, j'ai un peu l'impression que c'est notre poulain, il a joué le jeu mais on ne peut pas prendre ça à la légère, il faut faire très attention ce sont des avions difficiles à piloter dans le mauvais temps ou dans le vent et que un atterrissage dans des conditions où le vent est de travers et autre risque en fin de course, c'est peut-être pas très dangereux, mais en fin de course l'avion devient incontrôlable si on n'est pas rigoureusement dans l'axe du vent, les avions dans le temps, se posaient sur des champs d'aviation c'était quelque chose de rond ou carrés, mais on se posait toujours dans l'axe du vent, là on va être sur les pentes de collines avec un terrain qui est préparé dans un sens, si le vent est un peu de travers on peut avoir des risques de casser du bois, comme a fait son grand-père.

01:43:19

Commentaire :

Près de Calais, un grand champs, bien dégagé, doit permettre le décollage vers l'Angleterre. La direction du vent oblige Louis à faire un virage avant de s'engager sur la Manche, ensuite ce sera tout droit.

Séquence Tout ça pour ça (Rêve brisé/Déception)

01:45:56

Commentaire :

Au début le vol semble bien se passer : le Blériot XI s'élance à l'assaut de la manche. Les roues quittent le sol et l'avion s'élève assez rapidement. Trop rapidement diront ceux restés au sol. L'action qui consiste à faire un palier pour laisser l'avion accélérer a été trop brève. C'est déjà le virage, trop tôt, trop lent. Ce n'est pas grave en ligne droite l'avion reprendra sa vitesse. Mais au sol on s'inquiète déjà. L'avion poursuit son virage. Louis rentre-t-il au terrain ? Non il continue à tourner... ca y est, Louis sent que l'aile droite s'enfonce et que l'avion se met à vibrer. A ce moment son cœur lui dicte de tourner le Manche dans le sens opposé à la rotation. Mais l'aile perd encore de la portance et le nez tombe déjà. Ne pas utiliser le manche recommande la doctrine. Contrarier l'instinct, arrêter le virage au palonnier. C'est trop tard Louis réduit les gaz, coupe les contacts.

01:47:03

Interview Jean Salis

Je ne savais pas que sa devait se terminer par un sauvetage tout ça.

Séquence Sauvetage

01:47:38

Dialogue Jean et Louis:

Bon et bien tu nous as fait quand même beaucoup d'émotion ;

-

01:48:36

Interview Jean Salis:

- On va essayer de savoir dans les jours qui suivent la véritable raison pour laquelle il n'a pas fait une très grande distance. Il faut pour ça que j'examine un petit peu plus les pièces du moteur mais il faut aussi que je discute de façon plus relaxe avec le pilote, parce que pour l'instant, le pilote n'a pas tout à fait saisi le problème qui lui est arrivé. Donc je ne peux pas dire pour la in la raison pour laquelle il a fini dans l'eau.

01:49:18

Commentaire :

On a encore cassé du bois.

Grâce à l'étang Louis a évité le pire.

Quant à l'avion, il revolera.

Epilogue (Avenir /...

01:49:42

Interview Louis Blériot:

Je me suis dit, ton grand-père a réussi à aller jusqu'à la côte anglaise et à se poser, toi tu n'as même pas réussi à atteindre la côte française. Disons que, c'est vrai que

c'est très frustrant. J'ai pas fait tout ce qu'il fallait, j'ai peut-être commis une faute de pilotage j'en sais rien c'est possible mais je suis presque certain que j'essayerai encore.