

Louis Blériot, la traversée des enchères

Durant un demi-siècle, le petit-fils
du pionnier de l'aéronautique
a rassemblé les objets lui ayant
appartenu. Cette collection s'envolera,
le 2 juillet, à l'Hôtel Drouot. **PAGE 28**

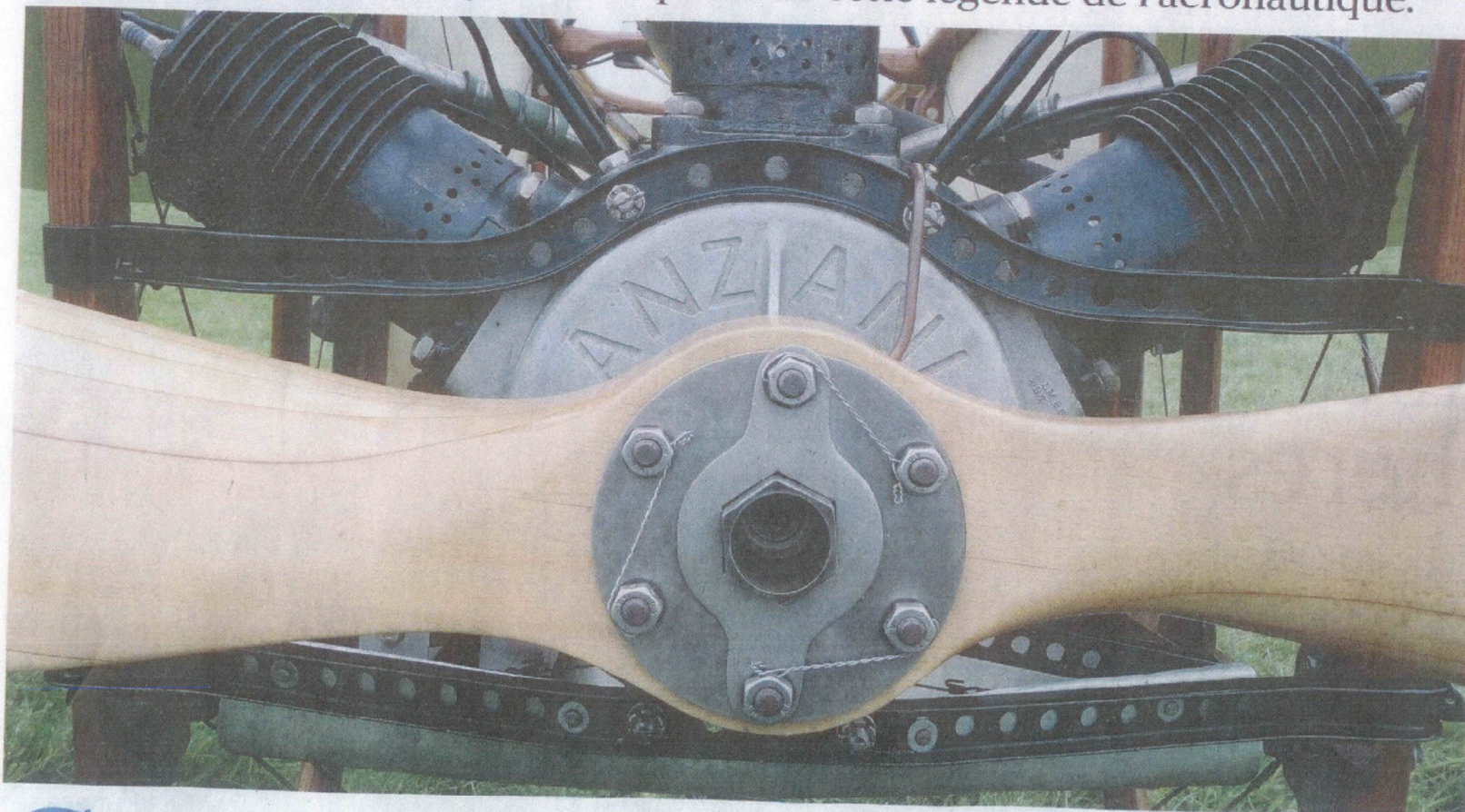


Le Blériot XI, le 31 octobre
1908, lors d'un vol
entre Toury et Artenay.
Le 25 juillet 1909, l'aviateur

ARTICLE PARU DANS LE FIGARO DU 10 JUIN 2015

Sur la piste de Blériot

ENCHÈRES La société Morand & Morand disperse, à Drouot, près de 230 objets retraçant les exploits de cette légende de l'aéronautique.



S VALÉRIE SASPORTAS
vsasportas@lefigaro.fr

à partir d'éléments récupérés d'un appareil accidenté, estimée 30 000 à 50 000 euros, est une évocation magnifique, dont la vision symbolise « l'esprit de

plus tard, avec quelques bobos. Avec Raymond Saulnier, il réalise le monoplan Blériot XI, sur lequel il va traverser la Manche. « Il est 4 heures du matin quand

raconte le commissaire-priseur Hervé Poulain, cofondateur et vice-président de la maison de ventes Artcurial, qui partage avec lui une même passion.



L'avion de Louis Blériot lors de sa traversée de la Manche le 25 juillet 1909 (ci-dessus). Une reconstitution du fameux Blériot XI, estimée 30 000 à 50 000 euros, sera mise en vente le 2 juillet (à gauche).

RUE DES ARCHIVES/CCL MORAND & MORAND

BELLES MÉCANIQUES



AÉROPLANE LOUIS BLÉRIOT TYPE XI

Monoplan, motorisé, hélice bipale. Réalisée à partir de pièces d'un appareil accidenté, cette copie de modèle ayant traversé la Manche en 1909 est estimée 30 000 à

n'avait pas trouvé preneur, peut-être parce qu'il s'agit d'une reconstitution. L'original se trouve au Musée des arts et métiers, à Paris. Pourtant cette réplique

avant d'embrasser l'aéronautique. En 1900, il apprend toutes les théories et décide de construire son propre modèle. Les premiers décollages ont lieu six ans

car Blériot type Whippet biplace de 1920, estimé 12 000 à 15 000 euros. « Il a passé sa vie dans le culte du grand-père, tout le monde l'a toujours appelé P'tit Louis »,

Blériot XI, le 26 juillet 1998. Le monoplace était tombé à l'eau. Philosophe, il avait conclu que cet échec rajoutait « encore plus de mérite à l'exploit de 1909 ». ■

« Je vends, car je ne crois plus à un musée »

Le petit-fils du célèbre aviateur se sépare de près de 230 pièces célébrant les exploits et la carrière de ce pionnier de l'aviation. Exceptionnellement, Louis Blériot a bien voulu nous raconter comment il a construit sa collection et sa propre légende autour de ce grand-père exceptionnel.

LE FIGARO. - Vous n'avez pas connu votre grand-père. À quel moment avez-vous eu conscience de la personnalité qu'il était ?

LOUIS BLÉRIOT. - Mon grand-père est mort en 1936, huit ans avant ma naissance. Mais j'ai su très tôt que c'était quelqu'un d'exceptionnel car toute la famille en a toujours parlé. Cela dit, le moment le plus marquant pour moi est arrivé en 1959, quand on a célébré le cinquantième de sa traversée de la Manche. J'avais 15 ans. Le général de Gaulle, qui était alors président de la République, avait envoyé quatre ministres pour participer aux célébrations nationales. J'ai eu droit à un aller-retour au-dessus de la



L'aviateur Louis Blériot (au centre), entouré de son père et de son fils. MORAND & MORAND

Est-ce difficile de s'appeler Louis Blériot ?

Mon oncle, qui était le premier fils de mon grand-père, s'appelait déjà comme lui. Il est décédé très jeune et je ne l'ai pas connu. Mon père a respecté la tradition familiale en me baptisant Louis Blériot. Il est faux de dire que je suis le numéro trois car mon grand-père n'était pas le numéro un. Mon propre fils aîné s'appelle aussi comme lui, puis cela s'est arrêté car il a eu des filles. Porter le même nom que lui a été lourd par moments. Mais c'est un tout. Et j'en suis fier.

Pourquoi avez-vous constitué cette collection autour de votre grand-père ?

J'ai été le seul de ma famille à m'en occuper. Mes quatre enfants ne s'y intéressent pas. Mon père n'a rien fait. Il a peut-être souffert plus que moi de la célébrité qui l'entourait. Il s'est senti un peu écrasé, frustré, car il était le benjamin de six enfants et n'a pas pu beaucoup parler avec son père.

Quand avez-vous commencé à collectionner, et quoi ?

Au début, j'ai collectionné pour mon intérêt personnel. J'étais étudiant à l'école supérieure de commerce de Paris et je chassais tous azimuts des souvenirs matériels, des lettres. Le premier objet que j'ai trouvé est un phare à acétylène, dans une brocante. J'avais 22 ans. Oui, progressivement, s'est installée l'idée d'un musée.

En attendant, dans les années 1980, cela nous a donné envie, à mon épouse et à moi, d'écrire un livre pour enfants, *Destination Douvres!* paru aux Éditions Maeght. Après, en 1994, j'ai écrit un autre livre, mais pour les adultes, *L'Envol du XX^e siècle*, en reprenant l'histoire des avions Spad. On le sait peu, mais mon grand-père était propriétaire de la marque Spad, qui était celle des principaux avions de chasse durant la Première Guerre mondiale. Entre 1916 et 1918, il fut vendu plus de 7 000 Spad VII et Spad XIII.

Avez-vous le sentiment que Louis Blériot est un peu oublié ?

Il y a eu une période où on s'intéressait moins à lui. Tous les dix ans, à peu près, sa mémoire est honorée. Mais j'ai été déçu par les festivités du centenaire de sa traversée de la Manche, car rien n'a été fait par le gouvernement. Vous savez, mon grand-père était titulaire du brevet de pilote numéro 1 de l'Aéro-Club de France. Le numéro 1 de tous les pays de tous les temps. En réalité, une quinzaine de pionniers avaient appris à piloter seuls. Il n'était pas le premier. Mais par ordre alphabétique, c'était lui. Dans mes livres, je raconte son œuvre plus que ses caractéristiques physiques et psychologiques. On sait qu'il n'avait pas les deux pieds dans le même sabot. Mais l'impact de sa traversée sur l'imaginaire est hallucinant.

Pourquoi vendez-vous ?

D'abord, je ne crois plus à un musée. Entre 1966 et 2014, j'ai amassé beaucoup de choses. J'étais en relation avec le maire de Cambrai. Mais l'économie de la ville a été fortement perturbée lorsqu'elle a perdu sa garnison d'armée de terre, puis sa base navale. Alors j'ai proposé le projet à Calais, mais cela a aussi capoté. J'aurais voulu lui consacrer un film, comme il y en a eu sur l'Américain Lindbergh, mais il n'a pas abouti. Peut-être que je n'ai pas su m'y prendre. Je n'ai plus la foi. Je me dis cependant que si un musée n'est pas possible, on peut envisager des espaces de mémoire. Et un film peut se faire à n'importe quel moment. Pas besoin que je sois vivant. L'autre raison est que mes enfants n'ont pas le feu sacré. Moi, je me suis inscrit dans la perpétuation de son souvenir.

PROPOS RECUEILLIS PAR V. S.

CYCLE CAR BLÉRIOT

Ce modèle de 1920, équipé d'un moteur bicylindre, est estimé 12 000 à 15 000 euros. Il a été acheté en Grande-Bretagne par le petit-fils de Louis Blériot au début des années 1980. Produite à un millier d'exemplaires entre 1920 et 1926, il en resterait seulement deux sur le marché.



MONTRE SAVONNETTE EN OR

Ce modèle à fonction de chronographe compte une double cuvette gravée de l'inscription « E. Thomas, horloger de la Marine de l'État ». Elle est estimée 1 500 à 2 000 euros.



« L'impact de sa traversée sur l'imaginaire est hallucinant »

LOUIS BLÉRIOT, PETIT-FILS DE L'AVIATEUR

Manche dans un Fouga Magister avec un équipement standard de l'armée de l'air.

Êtes-vous devenu pilote, vous aussi ?

J'ai voulu devenir pilote à 18 ans. Mais je me suis rendu compte que j'étais daltonien. J'ai travaillé dans la banque, l'immobilier, avant de m'installer en Bretagne. Je suis devenu pilote privé quand même.

+ @ SUR LE WEB

- » 12 juin - Eve, Paris : tableaux, mobilier, objets d'art
- » 15 juin - Salle de ventes Saint-Job, Uccle : art et design
- » 16 juin : Leclerc, Marseille : carnet de voyages

encheres.lefigaro.fr