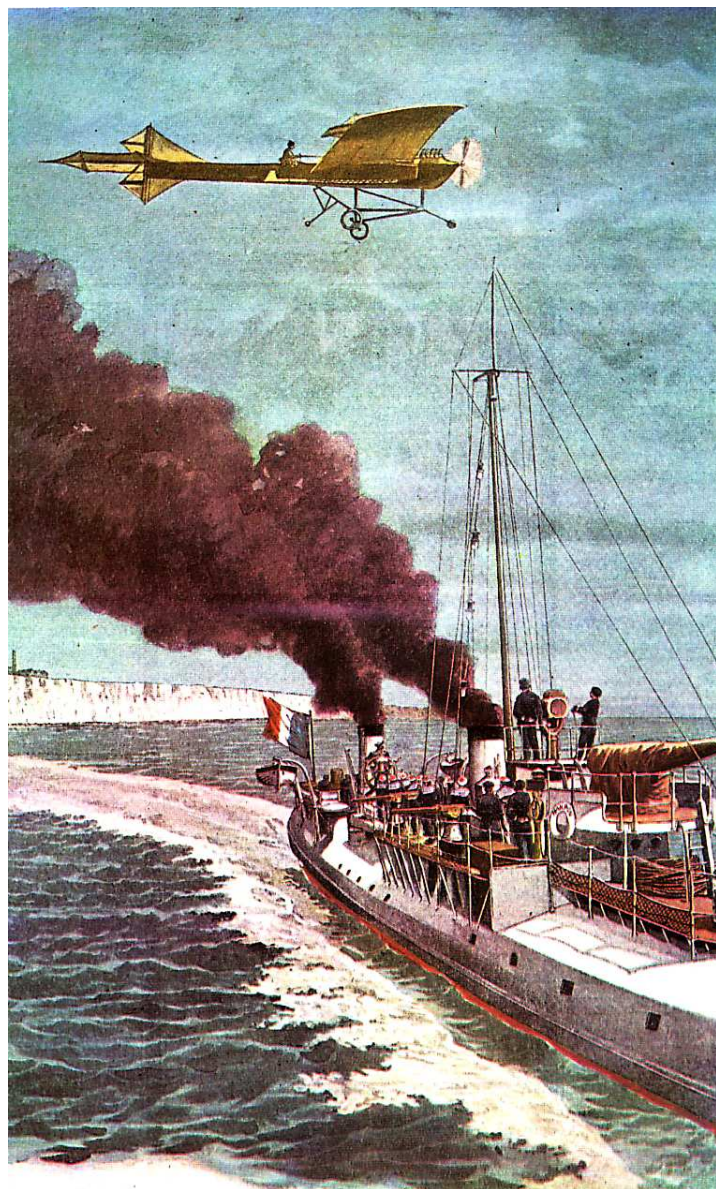


SEQUENCE HISTOIRE DE L'AVIATION

UN AUTRE REGARD SUR LE MATCH DES PREMIERES TRAVERSEES DE LA MANCHE



Le 15 juillet 1909, la première traversée de la Manche en aéroplane eut un énorme retentissement en France et dans le monde car elle consacrait notre pays comme chef de file des pionniers de l'aviation. En Allemagne, elle dynamisa les travaux de recherche déjà bien avancés. En Angleterre, elle fit sortir la société de son comportement d'observateur zélé pour stimuler des vocations et s'impliquer dans la création et l'expérimentation. En Amérique, bien que pays du premier « vol tracté », elle passa quasi inaperçue. La société U.S. n'était pas prête pour cette nouvelle aventure avec – comme signe majeur de la mentalité du congrès d'alors, en même temps que clin d'œil à la puissance actuelle de l'USAF – le refus par la chambre d'acheter un second avion... « A ce que je sache, ils en ont déjà un... » fut-il répondu. (Le président Roosevelt fera son baptême de l'air en 1910...)

Il est indéniable que les 20 premières années aéronautiques du XX^e siècle sont dominées par la France. Après, le vent change...



La lecture des « Unes » des journaux français de l'époque livre un regard populaire, une image du sensationnel et de l'émotionnel ainsi que quelques relents coccardiers à cet exploit transmanche. Il est, par ailleurs, intéressant de croiser les reportages journalistiques nationaux pris « à chaud » et retranscrits dans la presse avec les écrits des historiens de l'aviation dans le cadre de la littérature aéronautique reconnue,



éditée ou présente sur le net et les publications étrangères des aviateurs allemands publiés dans le Flugsport. La consultation des principaux journaux nationaux de cette époque a été un vrai bonheur : l'édition spéciale du MATIN du dimanche 25 juillet et du lundi 26 juillet 1909, le PETIT PARISIEN du 27 et le PETIT JOURNAL du 29 juillet sont particulièrement représentatifs du sentiment populaire. Par ailleurs, une copie du FLUGSPORT, illustrée technique Zeitschrift und Anzeiger für die gesamte « Flugschiffahrt » - le seul organe allemand traitant particulièrement les intérêts de l'aviation - bulletin numéro 16 de l'année 1909 et première année d'édition (en français dans le titre du bulletin) nous a beaucoup servi pour la relation de l'aventure. En effet, cette bible des réflexions et découvertes aéronautiques de l'Allemagne du début du siècle - assez occultée par les rédacteurs franco et anglophones qui écriront plus tard l'histoire de l'Aviation - consacre une partie de ce seul numéro du 30 juillet 1909 à relater les exploits de Latham et de Blériot puisqu'ils eurent lieu à six jours d'intervalle.



C'est en compulsant tous ces documents et en les fondant qu'est née l'envie de raconter ce

bond – peut être un peu naïf au regard de ce que nous réservera ensuite le XX^e siècle aéronautique – dans la domination d'un challenge mythique né de la réunion par un moyen de transport révolutionnaire de deux pays séparés d'un bras de mer d'une trentaine de kilomètres.

En ce début de XX^e siècle, l'aviation française est avant tout une affaire de personnes. Les aviateurs sont, avant tout, issus de deux milieux :

- Les artisans mécaniciens comme Voisin, Farman, voire Blériot ...
- Les notables bourgeois comme Latham, Garros, Santos Dumont...

Alors qu'en Allemagne ce sont des ingénieurs, des militaires et des professeurs...

Partout, leur financement, lorsqu'il n'est pas personnel ou familial, vient de prix proposés par des mécènes ou des villes organisatrices des premiers meetings et sensibles à l'écho populaire pour cette nouvelle technologie qui fait rêver tout le monde en entrant réellement dans la troisième dimension. C'est dans cette optique que les propriétaires du journal anglais « Daily Mail » s'engagent à verser 1 000 Livres Sterling ou 25 000 francs à la première personne ayant traversé – de façon certaine – la Manche entre un point du territoire français et un point du territoire anglais ou inversement, entre le lever et le coucher du soleil, sur un appareil qui ne sera en aucune façon soutenu par un gaz plus léger que l'air...

Le comte de Lambert s'est montré intéressé par la tentative mais son biplan Wright, équipé d'un moteur Wright-Bariquand de 30 Cv n'est pas prêt. Mais il y a aussi Farman, Tissandier, de Rue, Latham et, bien sûr Blériot. Toute une presse populaire s' imagine déjà que ce match épique au sein de ce groupe de prétendants pour la première traversée maritime sera un événement sensationnel.

LA TENTATIVE DE LATHAM



Hubert Latham jouit d'un exceptionnel prestige au sein de la communauté des pilotes français. La prime du Daily Mail le motive tout autant que les autres pilotes. Il va relever le défi avec l'une de ses dernières machines **l'Antoinette IV**. Ce surprenant monoplane est l'un des modèles phares de sa série des Antoinette. Il présente un fuselage en forme de barque avec deux ailes soutenues par un pylône central à la manière des futurs Morane Saulnier Type L ou « Parasol ». Son train principal est très étroit avec, pour assurer la stabilité, deux balancines à la manière du futur Harrier...Le moteur a été mis au point par le sorcier de la mécanique qu'est Léon Levavasseur. Alors que le type IV est déjà muni d'ailerons, le type VII qui lui succédera semble, étrangement, de conception un plus primitive et son pilotage n'est pas instinctif. Le volant de gauche agit sur le gauchissement, celui de droite sur la profondeur tandis que la direction est assurée par un palonnier.

Arrivé début juillet à Sangatte, Latham invite Levavasseur à terminer la mise au point de l'Antoinette IV et à observer avec lui les conditions météorologiques changeantes du Channel malgré la pleine période estivale. Il a décidé d'établir son quartier général sur le site de Sangatte dans les faubourgs de Calais. Sur les conseils de Ludovic Breton, ingénieur en chef de la première tentative de percée du tunnel sous la Manche, il va occuper les anciens bâtiments de l'usine désaffectée. Latham ordonne la construction d'un solide abris fait de bâches et de madriers pour protéger son avion de la foule et de la pluie. Il fait même construire une fosse pour permettre les travaux d'entretien plus aisés pour ses mécaniciens.





L'Antoinette arrive en kit le 2 juillet par le chemin de fer. Elle est ensuite remontée à Sangatte. Dans les jours qui suivent, c'est l'effervescence dans toute la région et la gendarmerie, à pied et à cheval, est dans l'obligation d'assurer la sécurité... Les débits de boissons s'ouvrent comme sortent les champignons après la pluie...

Son projet consiste à joindre Sangatte, au départ d'une colline non loin du Cap Blanc Nez à la falaise anglaise non loin de Douvres sur une prairie à

200 mètres d'altitude qu'il a été reconnaître en juin. La culture et la langue anglaise lui sont familières car il a effectué ses études outre Manche. Les vents dominants de part et d'autre de la Manche sont habituellement instables et établis aux alentours de 25 Km/h. Son souhait est de trouver, bien sûr, des conditions plus calmes. Malheureusement, un temps déplorable et même quelques sévères « coups de tabac » vont rendre impossible toute tentative de traversée durant une dizaine de jours.

Pendant ces journées de suspens, la presse régionale et nationale retrace les rebondissements du quotidien et tient en haleine un public enthousiaste et passionné dans une véritable extase populaire. Les journaux s'arrachent sur les Grands Boulevards puis passent de mains en mains pour permettre à tous de prendre connaissance des dernières nouvelles de ce vol pressenti historique.

Dans la presse, une nouvelle chasse l'autre :

- Latham sera bientôt prêt.
- Latham se prépare.
- Latham attend.
- Latham attend toujours.
- Latham va décoller.
- Latham décolle.

peut on lire à chaque tirage avec les détails les plus décoiffants et les précisions les plus techniques. Le style est victorieux, un peu empesé et beaucoup cocardier...

De chaque coté du détroit du Pas de Calais, en France tout comme en Angleterre, se met en place une infrastructure de surveillance et de sauvegarde dans la perspective de ce sensationnel vol historique.



Les autorités françaises ont positionné le contre torpilleur **Harpon** pour suivre le trajet du vol depuis la mer. Il est à quai à Calais, les chaudières sous pression depuis plusieurs jours pour un largage d'amarres à toutes heures. Du côté anglais, l'aéroclub local et le Motor Boat Club du capitaine Wyndham mettent en place un plan de secours en cas de catastrophe. Une petite



flottille de yachts et de vedettes motorisées est positionnée tous les trois miles sur l'axe Calais – Douvres.

De Boulogne, Calais, Dunkerque, Lille, Roubaix, Tourcoing et de plus loin encore, des trains spéciaux sont affrétés pour gagner le Cap Blanc Nez et des sommes inouïes sont pariées sur la réussite de la tentative.

Sur la côte anglaise, l'excitation monte tout autant. Les autorités locales et la colonie française de Douvres se préparent à fêter l'exploit de l'audacieux pilote. Le maire Eurden, en tant que représentant officiel du royaume, a fait parvenir une demande officielle pour avoir l'honneur d'accueillir Latham au City Hall. Il en est de même pour le Consul Général Allemand dans le comté qui a même organisé une fête maritime. Le tout nouveau môle de l'amirauté de Douvres, qui se projette dans la mer et permet, par jour de beau temps, un large et exceptionnel panorama sur les côtes françaises est ouvert au public et pris d'assaut. Les passagers des paquebots transocéaniques de la White Star demandent avec insistance que leur départ soit retardé afin d'assister à cet événement mondialement historique. Une antenne spécialement dressée à côté de l'ancienne usine désaffectée du tunnel transmanche et une autre du côté anglais à l'hôtel Lord Watten permettent, grâce au tout nouveau procédé de l'ingénieur Marconi, d'envoyer les messages concernant la météo et les phases de vol en temps réel.



Le 13 juillet, le temps est beau, mais alors vraiment beau. Alors, ce signal météorologique va faire accourir des milliers de badauds persuadés que ce sera le grand jour. L'Antoinette IV est sortie de son hangar fait de bric et de broc et la troupe à cheval assure sa sécurité vis-à-vis d'une foule innombrable et curieuse dans son trajet vers le champ retenu pour le décollage.

Mais Latham n'a prévu qu'un vol d'essai. Il emballe son moteur et décolle en une vingtaine de mètres...Il effectue plusieurs passages au dessus de la foule en liesse, des prés et de la

falaise crayeuse pour la plus grande joie de spectateurs qui n'ont encore jamais vu d'avions. Après quelques minutes, il décide de se poser mais un petit vent rabattant plaque la machine ne causant – a priori – que des dégâts matériels. Latham est sain et sauf mais le patin d'atterrissage est faussé, une roue est voilée et une pale d'hélice est cassée ce qui est le plus grave car elle implique un choc moteur. Avec un peu d'esbroufe, Latham et Levavasseur cherchent à minimiser l'incident et se mettent au travail de réparation de l'oiseau blessé.

Les jours qui suivent ne sont pas favorables aux exploits. Alors on répare, on écluse des bières dans les estaminets voisins tout en fumant cigarettes sur cigarettes et certaines photos d'époque nous montrent l'équipe au grand complet poussant la chansonnette dans les salons de l'hôtel de la plage...



Le **19 juillet** à l'aube, le temps n'est pas vraiment beau mais l'on sort pourtant la machine pour la conduire au sommet de la falaise. Par radio, Douvres informe que le temps s'améliore. Le commandant du contre torpilleur le Harpon reçoit l'information d'un départ immédiat et se positionne. Celui-ci va assurer la sécurité en essayant de le suivre au plus prêt... Latham se met

aux commandes. Latham décolle.

Le cadre de l'exploit est maintenant en place malgré tous les soucis rencontrés. De jours en jours s'est enflée la fièvre de l'évènement pour lequel tout un chacun a suivi les différentes phases de la préparation du vol. Les photographes tirent les clichés du siècle ...ou du moins, le croient-ils...



A 6 h 45 Latham décolle, réalise une boucle autour de l'usine du tunnel, prend un peu d'altitude et un cap 270 puis disparaît dans les brumes du petit matin qui semblent maintenant s'estomper. Les badauds forment ce matin une foule plus clairsemée car le temps, moins favorable qu'il y a quelques jours, ne les a pas attiré.

Une heure après le décollage de Sangatte, un message TSF

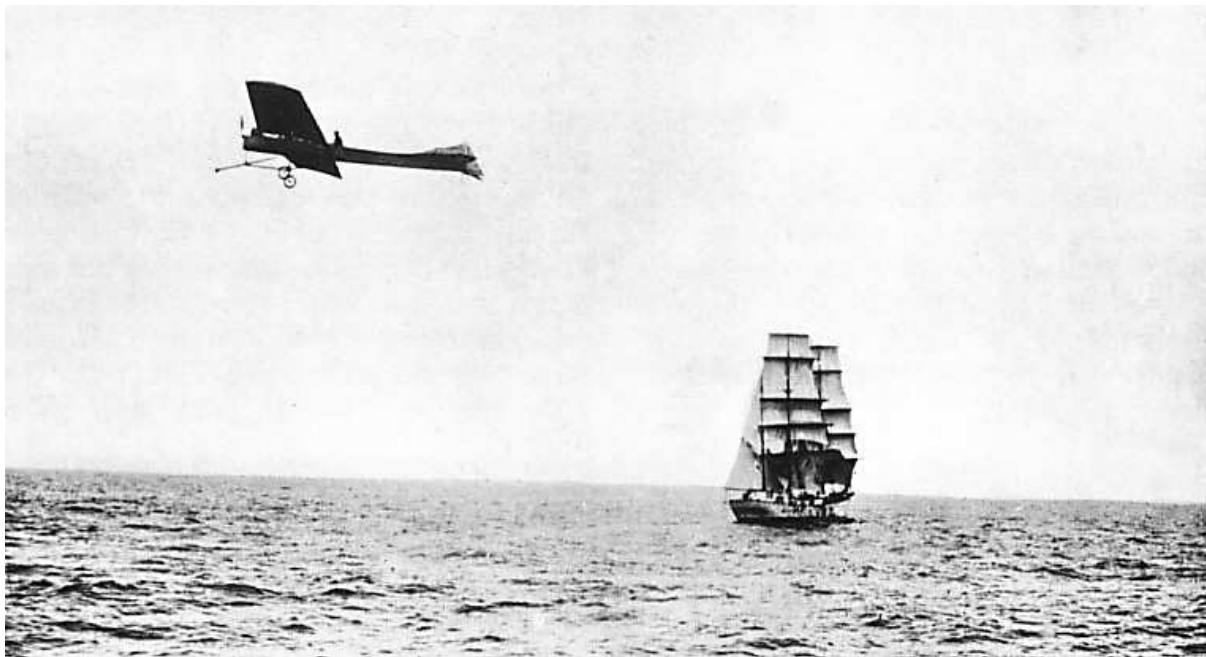
arrive au PC français : « Sommes sans nouvelles de Latham ! »

Que s'est-il passé ?

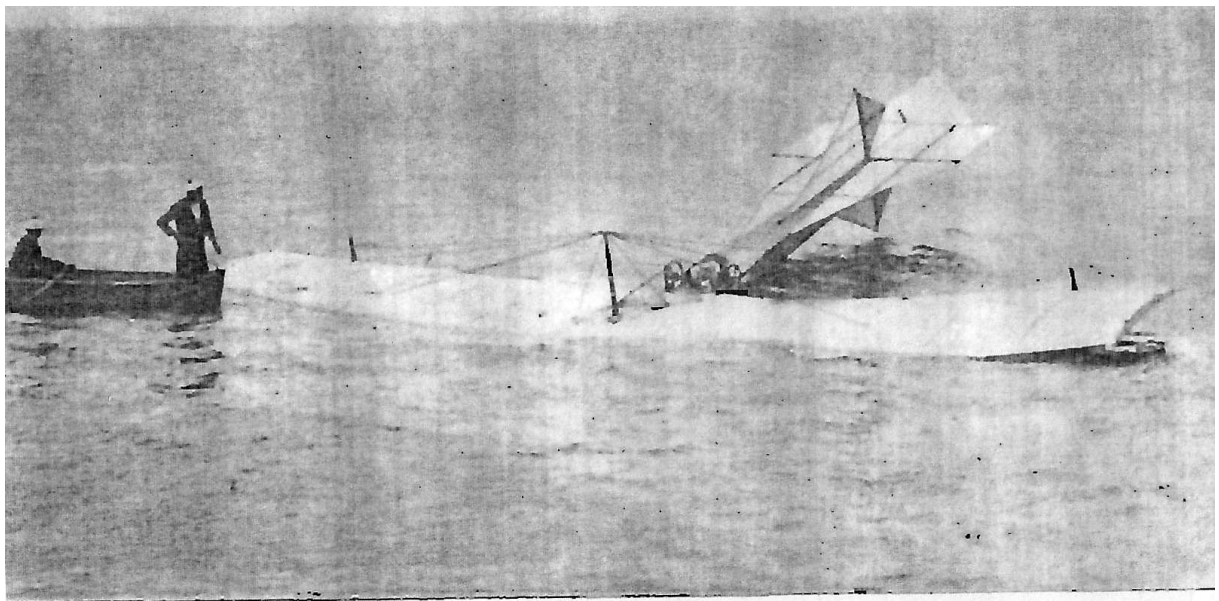
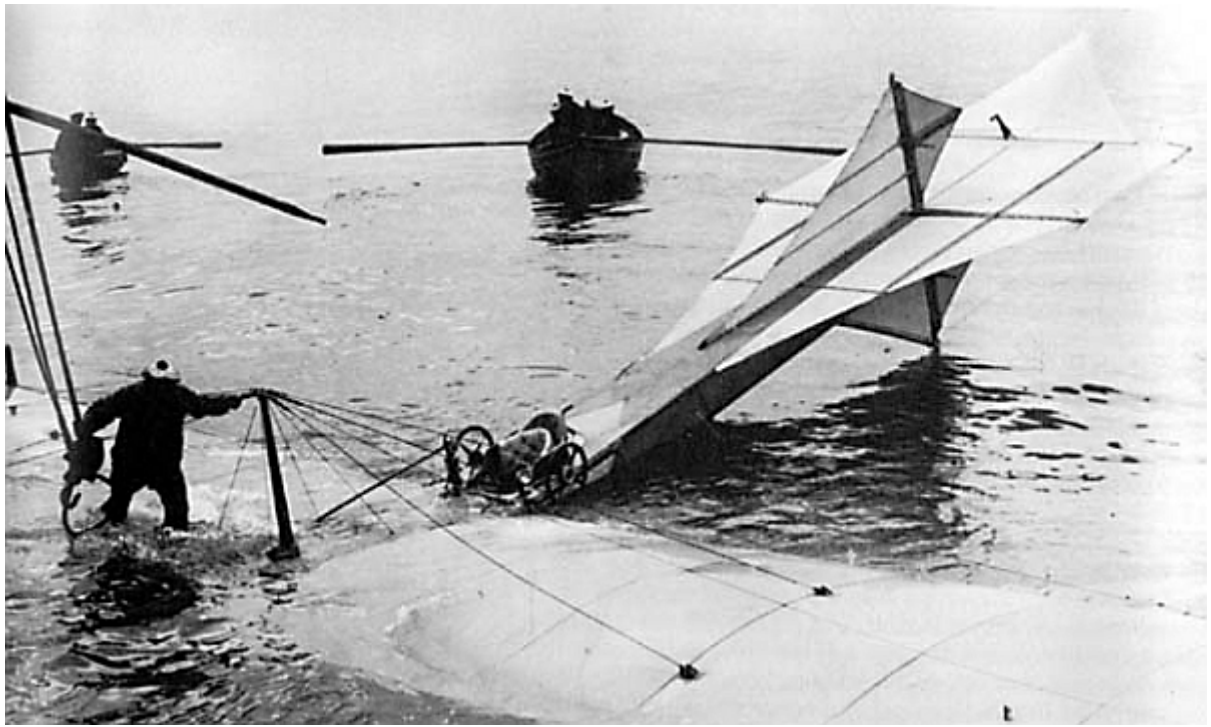


qui il a donné le prénom d'Antoinette, fille de son mécène Jules Gastambide. Dans le second bateau convoyeur, le remorqueur Le Calaisien, A. Lemaire, le rédacteur en chef du journal le Petit Calaisien raconte :

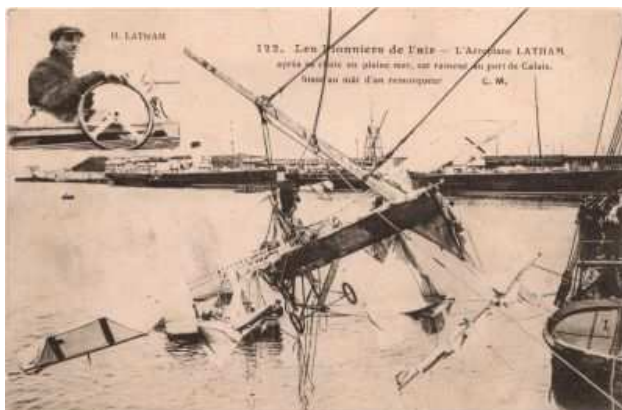
« Nous avançons lentement dans la direction de Douvres lorsque notre attention a été attirée par deux coups de sifflet stridents, jetés par la sirène du contre torpilleur. Nous nous retournâmes : à deux ou trois miles environ à notre arrière, l'Antoinette apparaissait dans les airs, superbe et majestueuse. Il planait, se rapprochait doucement de la surface des flots. Il tombait. Son moteur avait eu une panne. Lorsque le Harpon arriva près de l'Antoinette, Latham était tranquillement assis dans son baquet, fumant une cigarette. Il avait de l'eau à peine jusqu'aux chevilles. On le tira de sa position à l'aide d'un canot. »



Comme si de rien n'était, Latham raconte les péripéties du vol à sa sœur et à son beau frère, coiffé du bâchi du Harpon et vêtu d'une capote de marin. Les matelots sécurisent la machine puis la hissent sur le remorqueur. Les images ne manquent pas ! A son retour à quai, l'avion, pendu au mat central comme un pantin dégingandé, est déposé à terre. Latham qui rentre avec le bâtiment militaire ne tarde pas à le rejoindre mais que peut-il bien se dire ? Panne moteur imprévisible au stade de la technique du moment ou « serrage » moteur après un choc non détecté sur l'arbre d'hélice ?



Die Rettung Lathams aus dem Kanal.



On ne le saura jamais mais, toujours confiant en sa bonne étoile, il annonce à la cantonade qu'il retentera la traversée dans une dizaine de jours avec l'Antoinette VII.

En effet, une Antoinette VII est livrée à l'usine du tunnel quelques jours plus tard. Même type de fuselage en barque mais moteur plus puissant et abandon des ailerons au bénéfice du gauchissement.



L'EXPLOIT DE BLÉRIOT : LA TRAVERSEE DE LA MANCHE !



Moins de huit jours plus tard, dans la nuit du samedi au dimanche (24 – 25 juillet 1909), les quatre compères que sont Latham, Blériot, Levasseur et Anzoni se retrouvent à Sangatte pour scruter le ciel et partager leurs conclusions. Bien sûr, plus que tous, Blériot est intéressé par le prix du Daily Mail car sa trésorerie a été bien malmenée depuis un an et qu'il ne peut compter sur une quelconque fortune familiale. On l'a bien oublié depuis mais les progrès et découvertes techniques ne sont pas financés par les états mais par les prix des multiples manifestations aériennes qui commencent à éclore partout en Europe mais aussi aux Etats-Unis (Los Angeles) et en Egypte (Héliopolis).

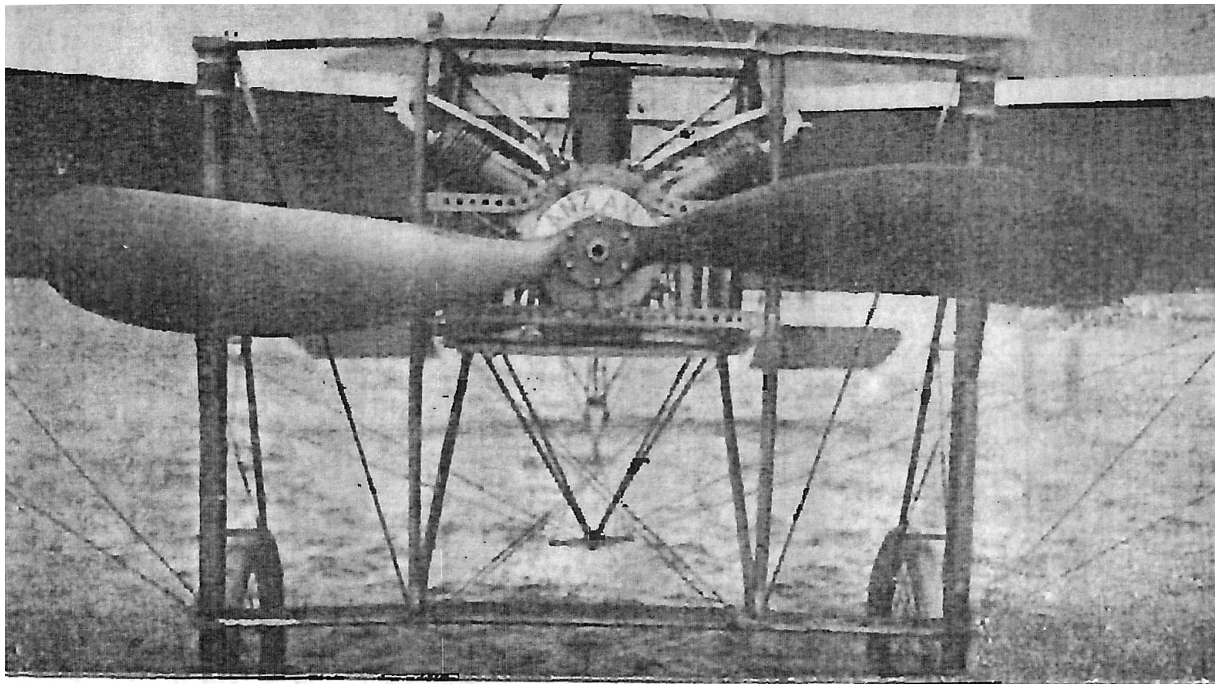
A 37 ans, Blériot, baptisé **l'Homme Oiseau** est le héros du jour. Cet ingénieur issu de Centrale, né à Orléans, va commencer sa vie professionnelle comme PDG d'une entreprise de lampes pour voitures. Il se passionne rapidement pour l'aviation et sa première machine, il l'a construite en 1900...Baptisée **l'ornithoptère**, elle est propulsée par un moteur à acide carbonique. La formule sera abandonnée après trois explosions... Son association avec Voisin ne débouche sur aucun succès commercial et ses finances s'en ressentent.

Les premières années de son aventure en tant que constructeur d'aéroplanes ressemblent à une galère et ce n'est vraiment qu'à partir de 1908 – 1909 et la sortie de son **numéro XI** qu'il va commencer à graver son nom dans la grande histoire de l'aéronautique. Ce numéro XI s'inscrit dans un carré de 8,5 mètres de côté...Il existe en deux versions : l'une propulsée par un moteur REP de 30 Cv et l'autre par un Anzoni de 25 Cv. C'est l'ingénieur Raymond Saulnier qui a permis sa mise au point. Structure sapin, bambou et tubes d'acier et revêtement en toile de caoutchouc. Comme il n'arrive pas à vendre ses machines, il se met en tête d'en assurer la promotion lui-même en tant que pilote participant à la course aux records.

Bien mal lui en pris car ses chutes et accidents deviennent le sujet de discussion favori des gargotes mal famées tout autant que des cafés selects et le sobriquet de « **l'homme qui tombe toujours** » restera accroché à sa combinaison de vol... A la veille de la traversée de la Manche, il est « à la cave » de 500 000 francs de dettes et... avec une famille à nourrir ...

En mai 1909, il réalise un vol de 47,227 Km en 47 minutes et 17 secondes sur un Blériot XII plus puissant.

Le 18 juillet, son Blériot XII prend feu en vol à la Brayelle. L'incident est grave ; l'appareil est très endommagé et le pilote grièvement brûlé aux pieds. Le XII est inutilisable, il faudra donc tenter la Manche avec le XI !



Blériots'Flieger, mit welchem er den Kanal überflog. | Dreizylinder Anzani-Motor 23 PS.

Il débarque donc à Calais le 21 juillet avec le XI en caisse et quelques proches collaborateurs dont Leblanc. Il y apprend l'échec récent de la tentative de Latham et s'empresse de dresser une tente adossée à la boulangerie de Sangatte pour remonter sa machine. Il faut ensuite attendre une fenêtre météo favorable.



L'éclaircie vient dans la nuit du 24 au 25 juillet. Leblanc le réveille vers deux heures du matin. Blériot est de mauvaise humeur après une nuit de souffrance du fait de ses blessures. Il cherche sa paire de béquilles car il ne peut se déplacer sans elles tout en espérant que le ciel soit funeste et que la tentative soit reportée mais il se rend toutefois à son atelier de campagne.



Mais le temps semble virer au beau. A 3 h 30 du matin, il fait sortir la machine pour réaliser un petit vol d'essai qui lui confirme que la machine « tire bien ».

Le décollage a lieu le 25 juillet à 4 h 41 comme stipulé dans le règlement de la compétition soit - après le lever du soleil - et pour profiter des premières heures du jour avant que l'air ne se

réchauffe et que les conditions changent avec des vents imprévisibles. Il est accompagné sur mer par le contre torpilleur l'Escopette car la présence d'un tel navire s'est révélée importante en matière sécuritaire lors de la tentative de Latham.



Ensuite, laissons la parole à Louis Blériot lui-même :

Comment j'ai traversé la Manche, récit paru dans le *Matin* du lundi 26 juillet 1909...

(...) Aux Baraques, Mamet, Colin et Leblanc, mes excellents collaborateurs ont ouvert la tente. Le monoplane sort de la cour de ferme. Malgré l'heure matinale, le village est debout et, de

minutes en minutes, des voitures arrivent. Il y a bientôt quelques milliers de personnes.

Cela me gêne un peu, j'aurais si bien voulu être seul.

Nous décidons, Leblanc et moi, qu'un essai préliminaire va avoir lieu. On range la foule si bien que mal. L'appareil s'élève aisément. La surcharge n'en diminue que faiblement la puissance. (...) Je reste une dizaine de minutes dans les airs, agréablement surpris de constater un petit vent frais qui vient de la terre, un petit vent de marée qui me



poussera vers la Manche.

Tout est prêt. Fidèle au règlement, j'ai attendu le lever du soleil. Leblanc m'indique que le disque est apparent au moyen d'un fanion qu'il agite sur la dune. C'est le signal. Une petite émotion s'empare de moi au moment où je prends place dans l'appareil. Que va-t-il arriver ? Irais-je jusqu'à Douvres ?

Réflexions rapides qui ne durent pas. Je ne pense plus qu'à mon appareil, au moteur, à l'hélice. Tout est en mouvement, tout vibre. Au signal, les ouvriers lâchent l'appareil. Me voila soulevé.



Je pique droit devant moi, m'élève progressivement de mètres en mètres ; je franchis la dune d'où Leblanc m'envoie ses souhaits. Je suis à présent au dessus de la mer, laissant à ma droite le contre torpilleur dont la fumée opaque obscurcit le soleil. Dieu ! si tout à coup on allait m'objecter que ce dernier n'est pas au premier tiers de sa course !

Je vais, je vais tranquillement, sans aucune émotion, sans aucune impression réelle. Il me semble être en ballon. L'absence de tout vent me permet de ne faire agir aucune commande de gouverne ou de gauchissement. Si je pouvais bloquer ces commandes, je pourrais mettre les deux mains dans mes poches.

Il me semble ne pas aller vite. Cela tient, je crois, à l'uniformité de la mer. Au dessus de la terre, les maisons, les bois, les routes apparaissent et disparaissent comme dans un rêve. Au dessus de l'eau, la vague, la même vague, semble-t-il, se présente toujours à la vue.

Je suis content de mon appareil. Sa stabilité est parfaite. Et le moteur, quelle merveille ! Ah ! Mon brave Anzani, il ne bronche pas !

Mais j'avais mangé mon pain blanc dans la première demi heure. Ne voulant pas retarder la marche, j'avais fait mon deuil de l'Escopette. Tant pis. Advienne que pourra !

Pendant une dizaine de minutes, je suis resté seul, isolé, perdu au milieu de la mer immense, ne voyant aucun point à l'horizon, ne percevant aucun bateau. Ce calme, troublé seulement par le ronflement du moteur, fut un charme dangereux dont je me rendais fort bien compte. Aussi j'avais les yeux fixés sur le distributeur d'huile et sur le niveau de consommation d'essence.

Ces dix minutes me parurent longues et vraiment je fus heureux d'apercevoir vers l'Est (l'Ouest ?) une ligne grise qui se détachait de la mer et qui grossissait à vue d'œil. Nul doute, c'était la côte anglaise. J'étais presque sauvé !

Je me dirige vers cette montagne blanche. Mais le vent et la brume me prennent. Je dois lutter avec mes mains, avec mes yeux. Mon appareil obéit docilement à mes pensées. Je le dirige vers la falaise cependant que je ne vois plus Douvres. Ah ! Diable, où suis-je donc ?

Trois bateaux s'offrent à ma vue. Des remorqueurs, des paquebots ? Peu importe. Ils paraissent se diriger vers un port. Je les suis tranquillement. Des marins, des matelots m'envoient des hurras enthousiastes. J'ai presque envie de leur demander la route de Douvres. Hélas ! Je ne parle pas anglais.



Je longe la falaise du Nord au Sud, mais le vent contre lequel je lutte, reprend de plus belle. Une anfractuosité de la côte se présente à ma droite, un peu avant le château de Douvres. Une joie folle s'empare de moi. Je m'y dirige, je m'y précipite. Je suis au dessus de la terre ! J'en éprouve à nouveau une douce émotion. Mais, sur le sol, un homme agité désespérément un drapeau

tricolore. Je viens vers terre et aperçois le rédacteur du matin, le bon Fontaine qui, seul dans la grande plaine s'égosille. Ah ! Le brave garçon !

Je veux atterrir ; le remous est violent. Dès que j'approche du sol, un tourbillon me soulève. Je ne puis rester plus longtemps dans les airs. Le vol avait duré 33 minutes ; c'était suffisant. Au risque de tout casser, je coupe l'allumage. Et maintenant, au petit bonheur ! Le châssis se reçoit un peu mal, il se casse un peu. Ma foi, tant pis. Je venais de traverser la Manche.

Et donnons la parole à Charles Fontaine :

« Je crie Bravo, Bravo ! Tranquillement Blériot descend de sa machine et vient vers moi. Je l'embrasse sur ses deux joues ruisselantes de sueur, tout en l'enveloppant dans les plis du drapeau. Cet homme hardi, si courageux, ne trouve rien à me dire. Il a les yeux boursoufflés et les paupières noircies par la fumée du charbon en mer. Il est coiffé d'une cape qui prend toute la tête et les oreilles pour se fermer sous le menton. Sous son bourgeon bleu, il a eu la précaution de revêtir un gilet de sauvetage.

- *Et bien ! Ca y est lui dis –je simplement*
- *C'est fait ! Me répondit-il de l'air le plus tranquille du monde.*
- *En pleine mer, j'ai perdu ma route au large des côtes d'Angleterre. Je ne pouvais apercevoir Douvres. J'allais m'égarer je ne sais où quelque part sur une falaise quand j'ai aperçu votre drapeau.*

- *J'ai compris aussitôt et tournai immédiatement à ma gauche et vous suivis pour atterrir ensuite à l'endroit par vous désigné. Pris cependant par un tourbillon de vent, j'ai du descendre un peu précipitamment. Mon hélice est brisée mais le reste de l'appareil n'a rien.*

Une seule chose semble préoccuper Blériot.

- *Et Latham, me dit-il !*
- *Latham est encore à Sangatte.*

A cette réponse, son visage s'éclaire.

- *Je suis vraiment heureux d'être le premier à avoir réussi la traversée de la Manche dit-il.*

Et ce fut tout...

Pas tout à fait car Latham est têtue.

Le **27 juillet**, Latham a terminé la mise au point de son **Antoinette VII**. Celle-ci dispose d'un autre type de moteur, plus puissant, ainsi que d'un autre calage d'hélice. En début de soirée, l'appareil est sorti du hangar et amenée au sommet du Gris Nez. Le moteur est démarré l'avion face à la mer, dans la pente du cap.



Tout comme lors de sa première tentative, Latham n'atteindra pas la terre anglaise. A moins de 500 mètres, il est à nouveau contraint de se poser sur l'eau mais le crash est plus violent et Latham sera blessé au front et au nez. Les marins de l'Escopette assisteront impuissants à la chute et le malheureux pilote sera secouru par une chaloupe à vapeur anglaise.

Les caractéristiques de la machine avaient été étudiées pour un vol rapide afin d'établir un nouveau record. Sans cet incident de fin de vol, la traversée du détroit aurait duré 25 minutes.



Ironie de l'histoire, une stèle fut inaugurée en 1922 au sommet du Cap Gris Nez en honneur non pas du premier homme à avoir franchi le Channel en avion mais à Latham, le premier à avoir eu l'audace de survoler la mer...Et ce fut Blériot lui-même qui lui rendit un hommage solennel !

