

Les défis de l'Atlantique



Michel Gagné, AQEP

I. SOUTHERN CROSS

Ce n'est qu'en 1927, soit huit ans après la réussite de Alcock et Brown, que nous pourrons assister à une nouvelle tentative de franchir l'Atlantique d'est en ouest. Deux Français, Coli et Nungesser, seront les premiers à tenter l'exploit en mai 1927 à bord de l'*Oiseau blanc*. Ils seront imités par deux équipages britanniques: d'abord au mois d'août, par le capitaine Leslie Hamilton, pilote, le lieutenant-colonel B. Minchin, copilote et navigateur, et la princesse Lowestain-Wortheim, propriétaire de l'appareil, à bord du *St-Raphaël*; puis, en mars de l'année suivante, par le capitaine Walter Hinchcliffe et Elsie Mackay, fille de Lord Hinchcliffe, à bord du *Endeavour*. Malheureusement, aucun de ces appareils n'atteignit les côtes nord-américaines, ni ne fut retrouvé, constituant encore de nos jours l'une des grandes énigmes de l'aviation. Une quatrième tentative réalisée la même année (1928) par Huenefeld, Koehl et Fitzmaurice se termina par un demi-succès.

Après ces essais infructueux, voici qu'un Australien du nom de Charles Kingsford Smith (ill. 1) devient le premier à réussir l'exploit. Smith n'en est pas toutefois à ses premières armes et ses réalisations sont nombreuses. En 1928, il devient avec trois compagnons

le premier pilote à compléter la traversée du Pacifique, de San Francisco (É.-U.) à Sydney (Australie). L'année d'après, il complète le trajet Australie-Angleterre dans un temps record de douze jours, quatorze heures et dix-huit minutes. Ces deux vols historiques ont été réalisés à bord du même appareil, le *Southern Cross* (ill. 2). Vainqueur du Pacifique, Smith envisage de conquérir l'Atlantique.



Illust. 2

Le départ s'effectue le 24 juin 1930, à 00h57, heure de Terre-Neuve. Le *Southern Cross*, piloté par Smith, s'enfonce de Port Marnock, près de Dublin, en Irlande, devant quelque dix mille spectateurs. L'équipage est complété par le capitaine Everett van Dyke, copilote, le capitaine J.D. Saul, navigateur, et J.W. Stannish, opérateur radio. Le but du quatuor est la traversée de l'Atlanti-



Illust. 1

que sans escale, à destination de Roosevelt Field, à Long Island (État de New York). La réserve de carburant est d'environ 5840 litres et Smith compte atteindre l'Amérique en trente-quatre ou trente-cinq heures. Le temps prévu pour atteindre Cape Race, à Terre-Neuve, est de vingt-trois heures. Une fois ce point atteint, ils devront prendre la direction sud-ouest et suivre la côte longeant les États du Maine et de New York, afin d'atteindre leur destination finale vers 11h00 (heure de T.-N.) le mercredi suivant.

La traversée s'est déroulée sans encombre grâce à des conditions climatiques favorables. Le premier message radio fut lancé à 02h45 (heure de T.-N.), affirmant que l'appareil survolait les côtes irlandaises. À 12h20, le navire *SS Engama* capte le message confirmant la présence du *Southern Cross* à quelque 1650 kilomètres de Cape Race. À 17h00, Smith envoie une dépêche disant avoir déjà parcouru la moitié de la distance, à une vitesse de 130 km/h. Dans son message, il ajoute: «Tout va bien. Espérons pouvoir sortir de ce sale brouillard». À 22h15, un autre signal est capté par la station de Cape Race situant leur présence à quelque 415 kilomètres des côtes. À l'aube du 25 juin, la base de Terre-Neuve confirme que le *Southern Cross* navigue dans son espace aérien. Cette nouvelle réjouit l'équipage, car, après

avoir traversé une nuit de brouillard avec un compas hors d'usage et une réserve de carburant sous le point de sécurité, il devenait urgent d'atterrir le plus tôt possible.

Smith se rend alors compte que leur chance d'atteindre New York sans escale est maintenant impossible. Résigné, il opte pour un arrêt à Harbour Grace. Après avoir contacté la tour de contrôle, le *Southern Cross* se pose à 08h25, le 25 juin, après un vol de trente-deux heures. Comme pour tous les exploits de ce genre, l'événement fut rapidement couvert par les médias qui s'empressèrent de faire parvenir la nouvelle de leur arrivée aux quatre coins de l'Amérique du Nord. Pressé par les reporters, Smith avoue, avec une certaine amertume, que la réserve de carburant était suffisante pour leur permettre de voler encore durant quatre heures, mais qu'ils ont préféré atterrir à Harbour Grace à cause des mauvaises conditions atmosphériques et de la fatigue accumulée chez l'équipage. Ne s'attribuant pas à lui seul le mérite, Smith rend hommage aux opérateurs de radionavigation des bases terrestres et maritimes pour leur constante collaboration.

Lorsque la nouvelle de leur atterrissage parvient à Londres, Lord Thompson, du Ministère de l'Air, s'empresse de faire parvenir aux héros le message traditionnel de félicitations. Après un repos bien mérité et avoir effectué les vérifications d'usage, l'équipage s'apprête à poursuivre son périple. Le 26 juin, les trois moteurs du *Southern Cross* sont actionnés et, après avoir parcouru quelque cent cinquante mètres, l'appareil s'envole en direction nord-ouest. Douze heures et demie plus tard, Smith et ses compagnons réalisent enfin leur rêve. La ville de New York les accueille avec les plus grands honneurs : ils sont reçus officiellement à l'hôtel de ville par le maire M. James Walker. Quelques jours plus tard, ils sont reçus à la Maison Blanche par le président Hoover (ill. 3). Même si le fait d'avoir parcouru quelque 5700 kilomètres en quarante-six heures et trente et une minutes le propulsait au faîte de la gloire, il reste que Kingsford Smith demeurait sans fortune. Ainsi, malgré son attachement pour le *Southern Cross*, il doit se résoudre à s'en départir, afin de réaliser un autre grand projet : son mariage avec Mary Powell, union qui doit avoir lieu dès son retour en Australie.



Illust. 3

II. JUNKERS W33 BREMEN

Parmi les exploits enregistrés au cours des premières années du XXe siècle, ceux concernant l'aviation étaient tout particulièrement à l'avant-plan de l'actualité. Voici l'histoire de trois valeureux aviateurs dont l'exploit s'est terminé au Canada. Il est bon de savoir que l'histoire de cette odyssée remonte à 1924, alors que Fitzmaurice envisage de compléter un vol transatlantique à destination du continent américain. Un prototype d'avion est étudié et mis à l'épreuve l'année suivante. Fitzmaurice et le capitaine R.R. MacIntosh tentent la traversée aux commandes d'un monoplan Fokker, le *Princess Xenia*. Malheureusement, ils doivent rebrousser chemin à cause des conditions météorologiques défavorables. L'expérience acquise sera toutefois précieuse et aidera Fitzmaurice pour son envolée avec Koehl et von Huenefeld. Le 12 avril 1928, le monoplan Junkers W33, ayant pour nom *Bremen*, s'envole de l'aérodrome militaire de Bal Donnel, près de Dublin (Irlande), avec à son bord le baron Ehrenfried von Huenefeld, le capitaine Herman Koehl et le colonel James Fitzmaurice (ill. 4). L'équipage espère compléter la traversée de l'Atlantique dans la direction est-ouest. Le vol représente une entreprise hasardeuse en raison des vents d'ouest de l'Atlantique Nord et des perturbations magnétiques de la côte Est du Canada. Ils connaissent bien les difficultés car, en 1927, ils avaient échoué individuellement lors d'un même essai. Le *Bremen* était devenu la propriété de von

Huenefeld grâce à l'appui financier de banquiers de la ville de Brême (Bremen en allemand), du même nom que l'appareil. C'est vers 05h30 que le *Bremen*, équipé d'un moteur Junkers LV d'une puissance de 300 chevaux-vapeur, sous l'enregistrement D1167, prend son envol. Après avoir parcouru quelque 1200 verges sur une piste spécialement aménagée, l'appareil est incapable d'atteindre la vitesse escomptée, à cause de la trop faible vitesse du vent à cet endroit. Puis, soudain, un mouton égaré fait son apparition à une dizaine de verges devant l'appareil. L'équipage est envahi d'un sentiment de frayeur et craint une catastrophe. Dans un geste désespéré, le pilote met les gaz et obtient in extremis la vitesse nécessaire pour éviter la collision. Cette manœuvre fut des plus heureuses, car l'avion prit suffisamment d'altitude pour éviter – également de justesse – un arbre à l'extrémité de la piste. Après avoir survolé le territoire irlandais, le *Bremen* pointe sa carlingue en direction de l'Amérique, à une vitesse de croisière de 210 km/h. La traversée se déroule sans incident majeur, si ce n'est que l'équipage doit affronter quelques bourrasques de pluie ou de neige. À quelques reprises, des bombes



Illust. 4

fumigènes furent lâchées afin de connaître la vitesse et la direction des vents, dans le but d'apporter les correctifs nécessaires au plan de vol.

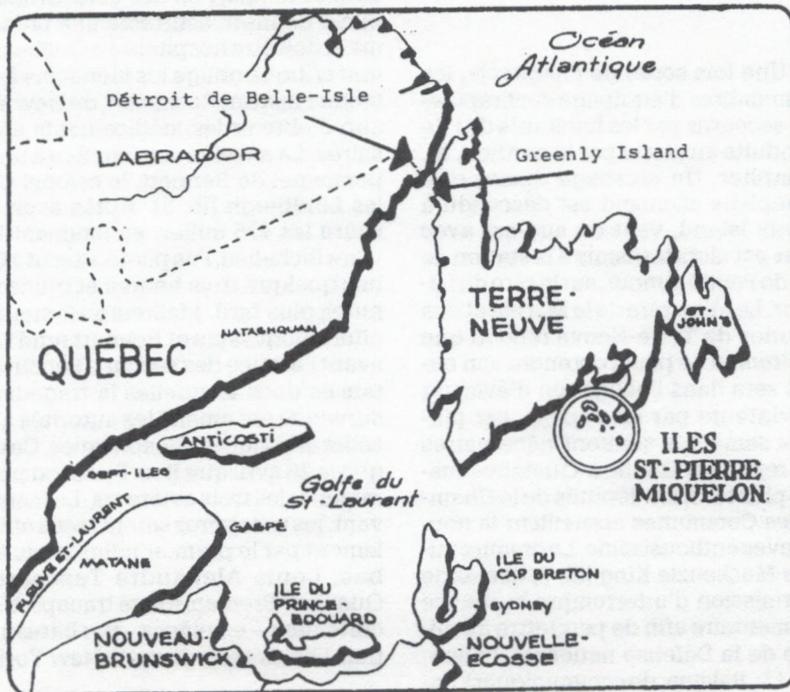
Tout se déroule sans encombre jusqu'au moment où le monoplan s'approche à quelque 640 kilomètres des côtes de Terre-Neuve. Les conditions météorologiques deviennent alors de plus en plus maussades. Les fameuses variations magnétiques de la région perturbent la navigation aux instruments, tandis que le brouillard rend impossible la navigation visuelle. C'est

alors qu'un coup de vent d'une force inouïe frappe l'appareil et le projette directement dans le nuage malgré les manœuvres pour l'éviter. Ils décident donc de diminuer leur altitude et de combattre l'élément de la nature de la façon opposée. À quelque dix-huit mètres de la surface de la mer, une grosse vague surgit au-dessous d'eux, les obligeant à se redresser. Cette fois, ils sont entièrement à la merci de leurs instruments. Les difficultés s'accumulent lorsque l'éclairage des instruments tombe en panne et que l'on découvre une fuite dans le réservoir d'essence. Comme il fait nuit et qu'il est devenu dangereux de piloter à basse altitude, l'équipage préfère redresser l'appareil à 2000 mètres, en dépit du froid intense, du brouillard et de la neige. Il est impossible de voir scintiller la moindre étoile pouvant raviver l'espoir. Le doute s'installe. À ce moment, von Huenefeld, Koehl et Fitzmaurice voient disparaître leur chance d'atteindre leur destination: Mitchell Field, dans l'État de New York.

Les yeux rougis par la fatigue et la tension, ils espèrent voir une lueur indiquant l'approche du continent américain. Puis, comme par enchantement, l'épais brouillard se dissipe. Devant eux, apparaît un magnifique ciel étoilé. La constellation de la Grande Ourse et l'étoile polaire, fidèles guides des marins depuis plusieurs siècles, devien-



33



Illustr. 5

nent visibles, ce qui permet à l'équipage de redresser la trajectoire. Scrutant l'horizon, Fitzmaurice se rend compte que ce qu'il croyait être des nuages de brouillard était en réalité de la neige couvrant une région forestière. Une fusée éclairante est alors lancée et l'appareil survole la région. Toutefois, la fatigue, combinée à une navigation à trop haute altitude, empêche l'équipage de bien distinguer les objets au sol. Après le lancement d'une troisième fusée, ils aperçoivent une large colline boisée recouverte de neige. C'est alors qu'ils constatent qu'ils survolent le continent. Aux premières lueurs du jour, ils peuvent faire les observations nécessaires. Leur enthousiasme s'estompe lorsqu'ils réalisent qu'aucun signe de vie n'est apparent. Ils concluent alors qu'ils sont à plusieurs kilomètres à l'intérieur du Labrador et décident de modifier leur route vers le sud-est, utilisant encore une fois le soleil comme guide. Peu de temps après, ils observent une large rivière avec des montagnes de chaque côté. Ils descendent jusqu'à trente mètres de la surface de la rivière et conser-

vent cette altitude durant deux heures. Trop fatigués, ils oublient de noter des points de repère. La vérification du carburant indique qu'il reste une réserve de trois heures. La direction sud-est est maintenue et la nécessité de trouver un signe de vie devient impérieuse.

De tous les événements fâcheux dont fut accablé l'équipage, c'est le phénomène d'illusion qui fut le plus difficile à combattre. Par moments, cela allait jusqu'à observer une ville entière, avec ses églises, ses maisons et même des incendies ! À une autre occasion, ils crurent apercevoir un aéroport avec des avions sur les pistes. Fitzmaurice utilisa même ses binoculaires pour vérifier ses observations et, à chaque reprise, il se faisait illusion. Ce qui démontre bien l'état de fatigue extrême dans lequel se trouvait l'équipage. Avec le sentiment d'être perdus au-dessus de cette terre inhospitalière, la crainte d'une panne d'essence devient la principale préoccupation. C'est alors que Fitzmaurice se remémore ses lectures de jeunesse où certaines méthodes de premiers soins et de sauvetage étaient décrites par les pionniers et les trappeurs de la baie d'Hudson.

Au moment de consulter les cartes pour localiser leur position, une violente tempête de neige s'abat sur eux. Après une envolée de plus de trente-six heures, l'équipage se voit forcé d'atterrir sur un lac gelé de l'île Greenly, à l'entrée du détroit de Belle-Isle, qui sert de frontière entre le Québec et Terre-Neuve (ill. 5). En effectuant les manœuvres d'approche, Fitzmaurice observe une masse ayant l'apparence d'un navire emprisonné dans les glaces. Ils survolent l'emplacement pour signaler leur présence et constatent qu'il s'agit plutôt d'un phare (ill. 6). En diminuant leur altitude, les hommes de l'équipage observent un groupe de chiens qu'ils confondent avec une meute de loups. Ils en déduisent que le phare est inoccupé. À ce moment, le bruit du moteur attire l'attention des occupants et la vue de quatre personnes surgissant du bâtiment fait tressaillir de joie l'équipage. On procède alors sans plus tarder aux manœuvres d'atterrissage, qui se déroule bien jusqu'au moment où un fracas se fait entendre. La glace vient de se rompre sous le poids de l'appareil et le train avant s'enfonce rapidement. L'impact



Illust. 6. Timbre-poste de l'Ouganda montrant le *Bremen* en train d'effectuer les manœuvres d'atterrissement sur l'île Greenly. On aperçoit, dans la partie inférieure gauche, le phare qui servit de point de repère. Dans la bordure, on voit la signature du designer du timbre, M.R. Hanson.

cause au capitaine Koehl une violente coupure au front, tandis que le baron von Huenefeld et le commandant Fitzmaurice sortent indemnes de l'aventure.



Illust. 7

Une fois sortis de l'habitacle, les trois membres d'équipage sont rapidement secourus par les habitants de l'île et conduits au phare par le gardien, M. Letemplier. Un message disant que «l'aéroplane allemand est descendu à Greenly Island, vent du sud-est avec neige» est alors transmis à la station de radio de Pointe-Amour, sur la côte du Labrador. Le Ministère de la Marine et des Pêcheries de Terre-Neuve répond que si le *Bremen* ne peut reprendre son envol, il sera dans l'obligation d'évacuer les aviateurs par un vapeur, car plusieurs semaines seraient nécessaires pour rejoindre Québec. Quelques instants plus tard, les députés de la Chambre des Communes accueillent la nouvelle avec enthousiasme. Le premier ministre Mackenzie King (ill. 7) demande la permission d'interrompre la séance parlementaire afin de permettre au ministre de la Défense nationale, l'honorable J.L. Ralston, de communiquer l'importante nouvelle. Le gouvernement dé-

cide alors d'envoyer d'urgence une équipe de secours composée du réputé pilote canadien Duke Shiller et du docteur Louis Cuisinier, l'as volant français et pilote pour une société canadienne. Ne réussissant pas à dégager l'appareil des glaces, l'équipage envisage de le démanteler et de poursuivre le voyage jusqu'à New York, comme simples passagers sur un autre appareil. Le séjour forcé de l'équipage allemand en sol canadien amène les forces à se mobiliser pour leur venir en aide. Le 20 avril, à l'instar des Canadiens, les Américains envoient

une expédition, commandée par Bert Blatchen et Floyd Bennett, ayant pour but de livrer aux Allemands les pièces de rechange qui leur permettraient de réparer le *Bremen* et de poursuivre leur route. Mais les conditions météorologiques défavorables les obligent à faire escale à La Malbaie. Durant l'attente d'une température plus clémence, d'autres aviateurs américains joignent les rangs des secouristes. Au même moment, un train du *Canadien National* quitte Montréal en direction de La Malbaie avec des pièces de rechange supplémentaires. Le lendemain, un appareil américain atterrit sur les plaines d'Abraham avec à son bord deux journalistes du *New York Daily News*. Pendant ce temps, l'un des deux aviateurs, Floyd Bennett, contracte une pneumonie et doit être hospitalisé à Québec. Son état critique oblige les médecins à contacter l'Institut Rockefeller, de New York, afin d'obtenir les médicaments nécessaires. La mission sera confiée à un ami personnel de Bennett, le colonel Charles Lindbergh (ill. 8). Après avoir parcouru les 475 milles, en longeant la rivière Richelieu, l'as pilote atterrit à Québec quelque trois heures et quinze minutes plus tard. Malheureusement, les efforts sont vains et Bennett rend l'âme avant l'arrivée des secours. Les circonstances dans lesquelles la tragédie est survenue ont amené les autorités à procéder à des funérailles civiques. C'en n'est que le 26 avril que Bert Blatchen pourra ramener les trois aviateurs. Le mois suivant, les trois héros seront reçus officiellement par le premier ministre du Québec, Louis-Alexandre Taschereau. Quant au *Bremen*, il sera transporté discrètement – en pièces – par bateau, depuis l'île Greenly jusqu'à New York.



Illust. 8

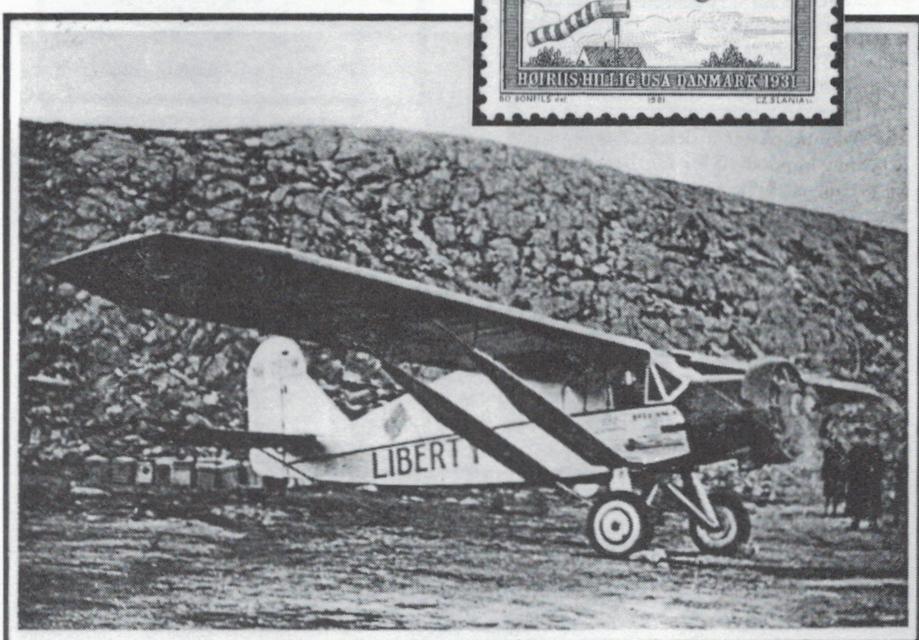
III. LE LIBERTY

Otto Hillig est né à Steinbrucken, en Allemagne, en 1891. À l'âge de quinze ans, il émigre en Amérique pour chercher fortune comme photographe. Malgré sa réussite, il décide de retourner dans son pays. En 1929, il s'inscrit donc comme passager à bord du dirigeable *Graf Zeppelin*. Toutefois, au dernier instant, sa place est subtilisée par une autre personne. Outragé par l'incident, Hillig tente désespérément d'obtenir une ordonnance pour stopper le dirigeable. Il intente une poursuite de 100 000\$ en dommages, mais la cause sera réglée hors cour. À la suite de cet incident qui le laissera amer, Hillig se voit obligé d'attendre deux années avant d'avoir de nouveau la possibilité de s'envoler pour l'Allemagne. L'année suivante, soit en 1930, il fait la rencontre de l'aviateur danois Holger Horiis. Durant sa jeunesse au Danemark, Horiis avait suivi une formation scientifique en agriculture, mais son principal centre d'intérêt demeurait toujours l'aviation. À l'âge de vingt-trois ans, il abandonne sa profession pour émigrer aux États-Unis. Lors de leur première rencontre, quinze minutes ont suffi aux deux hommes pour convenir d'effectuer un vol transatlantique à partir des États-Unis vers l'Allemagne et le Danemark. Utilisant 25 000\$ de sa fortune personnelle, Hillig fait l'acquisition d'un appareil qu'il baptise *Liberty* (ill. 9), en mémoire de la petite localité où il vécut dans le nord de l'État de New York. Le monoplan était équipé d'un moteur *Wright Whirlwind* de 300 chevaux-vapeur et n'était pas seulement supérieur en puissance, mais également en force ascensionnelle, en ca-

pacité d'emmagasinage de carburant et en efficacité de portée. Il pouvait atteindre une vitesse de croisière de 110 milles à l'heure, et sa consommation de carburant pour une telle distance n'était que de seize gallons. Malgré leur confiance dans l'appareil, les deux aviateurs tiennent à effectuer des tests avant la traversée. Horiis, qui doit agir comme pilote, et Hillig, comme passager, décident de recouvrir les fenêtres de l'avion de papier brun empâté pour empêcher toute visibilité vers l'extérieur. Dans un vol expérimental du Delaware à New York, ils poussèrent même l'audace à laisser le papier jusqu'au moment de l'atterrissement. Une fois ces expériences terminées, Horiis et Hillig sont prêts pour la grande envolée. Après un arrêt de quelques jours à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, ils s'envolent le 22 juin 1931 vers Harbour Grace, l'ultime escale du côté ouest de l'Atlantique. Après une dernière vérifi-

cation de l'appareil, l'équipage s'enfonce le 24 juin vers l'Europe. Quelque trente-deux heures plus tard, ils atterrissent à Krefeld, en Allemagne. Malgré la fatigue, ils poursuivent leur route jusqu'à Brême. Le lendemain, lorsqu'ils atterrissent à Copenhague, une foule évaluée à près de 100 000 personnes les accueille. En plus de leur victoire sur l'Atlantique, les deux valeureux aviateurs réalisaient chacun un exploit dans l'histoire de l'aviation. Hillig était le premier Américain à atteindre le Danemark à partir des États-Unis, tandis qu'Horiis devenait le premier Danois à survoler l'Atlantique.

Illust. 9



BIBLIOGRAPHIE

Parsons, Bill et Bowman, Bill, *The Challenge of the Atlantic*, Robinson-Blackman Book Publishers, Terre-Neuve, 1983.

Canadian Stamp News, «50 years of flying in Denmark», 29 septembre 1981, page 2.

La Presse, «100 ans d'actualité. Huenefeld, Koehl et Fitzmaurice ont réussi», 14 avril 1928, Montréal, page 153.

Bureau, René, *Cap-aux-Diamants*, «Charles Lindbergh en mission à Québec», vol. 4, no 1, printemps 1988, pages 45-47.

Stamp Collector, «From East to West», 22 avril 1978, page 2.