

Chronique aérospatiale

21 mai 1927, Charles Lindbergh traverse l'Atlantique

Très jeune, Charles Lindbergh se découvre une passion pour l'aviation alors qu'il assiste avec sa mère à une démonstration aérienne en Virginie. En mars 1922, alors âgé de 20 ans, il quitte l'université du Wisconsin pour intégrer la Nebraska Aircraft Corporation, une célèbre école de pilotage. Une fois breveté, il achète un *Curtis JN 4D* issu des surplus de guerre et tente de vivre en exécutant des acrobaties aériennes avant d'assurer, en 1926, l'acheminement du courrier postal entre Chicago et New York, volant de jour comme de nuit et par tous les temps.

Le prix Orteig

En 1925, le prix Orteig, du nom du mécène américain Raymond Orteig, promet 25 000 dollars de récompense (une fortune à l'époque) au pilote qui traversera le premier sans escale l'Atlantique entre New York et Paris. L'offre est valable 5 ans. Le pilote français François Coli est le premier à s'inscrire à ce prix. Avec Charles Nungesser, il espère traverser l'Atlantique de Paris à New York à bord d'un *Levasseur PL8* baptisé *l'Oiseau blanc*. Cependant d'autres projets sont développés de l'autre côté de l'Atlantique dont celui de *l'American Legion*, un *Keystone* trimoteur, qui explose le 26 avril 1926, après un atterrissage manqué tuant sur le coup Davis et Wooster, les deux pilotes. Le 21 septembre 1926, un *S35* piloté par le Français René Fonck s'écrase au décollage tuant deux de ses coéquipiers. Toutefois, ces accidents ne découragent pas les équipages américains qui se préparent avec enthousiasme : *l'America* de Richard Byrd ou le *Columbia* de Chamberlain.

Le Spirit of Saint Louis

Pour mener à bien ce long raid au-dessus de l'Atlantique, Charles Lindbergh choisit, à l'inverse de ses concurrents, un avion monoplan *Ryan* qu'il baptise *Spirit of Saint Louis*. Il fait le pari de voyager seul, sans parachute et sans radio pour limiter le poids de son avion afin d'emporter un maximum d'essence. À cet effet, un immense réservoir contenant 1 700 litres de carburant est installé à l'avant de l'appareil, juste derrière le moteur. Cette configuration limite le champ de vision du pilote qui doit utiliser un périscope pour atterrir ou pour décoller.

La traversée

Le 8 mai 1927, lorsqu'il apprend le départ de l'équipage français Nungesser et Coli, il pense que tout est perdu. Toutefois, après leur disparition, il décide de s'élancer à son tour. Le 20 mai, à 7 h 52 du matin, il décolle depuis l'aérodrome de Long Island puis longe la côte américaine. Au-dessus de Terre-Neuve, il oblique à l'est vers l'inconnu en survolant le vaste océan Atlantique. Il doit alors lutter contre la fatigue, le sommeil et contrôler en permanence l'altitude de son avion pour ne pas percuter l'eau ou, à l'inverse, ne pas prendre trop d'altitude et risquer de faire givrer les ailes de son appareil. Le 21 mai vers 17 h 00, il survole l'Angleterre puis Cherbourg à 19 h 00 et se pose enfin sur la piste du Bourget à 22 h 22, après un vol de 33 heures 30. Une immense foule de plus de 200 000 personnes est venue l'acclamer.

À l'instar des deux pilotes français Nungesser et Coli⁽¹⁾, en reliant les deux continents, Charles Lindbergh ouvre désormais la voie aux vols intercontinentaux.

1. Depuis 2015 la thèse de l'amerrissage de *l'Oiseau blanc* non loin du Maine est reconnue et a reçu le prix Paul Tissandier de l'aéronautique internationale. La ville de Paris, en juin 2017, va honorer cet exploit en changeant le libellé de la plaque qui porte leurs noms, dans le XVI^e arrondissement, mentionnant désormais que les deux hommes « ont traversé l'Atlantique les 8 et 9 mai 1927 ».

Sous la direction de Marie-Catherine Villatoux, docteur et agrégée en histoire, enseignant-chercheur au CREA
Adjudant-chef Jean-Paul Talimi, rédacteur au CERPA

Centre Études Réserves et Partenariats de l'Armée de l'air – Section rédaction

1 place Joffre 75700 Paris SP 07 – Tél : 01 44 42 80 81

cesa@armeedelair.com