

Au sujet des traversées de l'Atlantique nord

par Maurice MEZIN **Président d'Honneur des AM**

La route traditionnelle des navires à voile pour aller d'Europe en Amérique du Nord contournait par le sud l'anticyclone de l'Atlantique nord, appelé parfois «anticyclone des Açores».

Il faut noter que la crête «ouest-est» de cet anticyclone se décale progressivement, en altitude, vers la face chaude, c'est-à-dire vers le sud.

Mais, pendant la saison estivale, l'anticyclone de l'Atlantique nord se renforce et se décale vers le nord, ouvrant des routes favorables pour la traversée d'est en ouest.

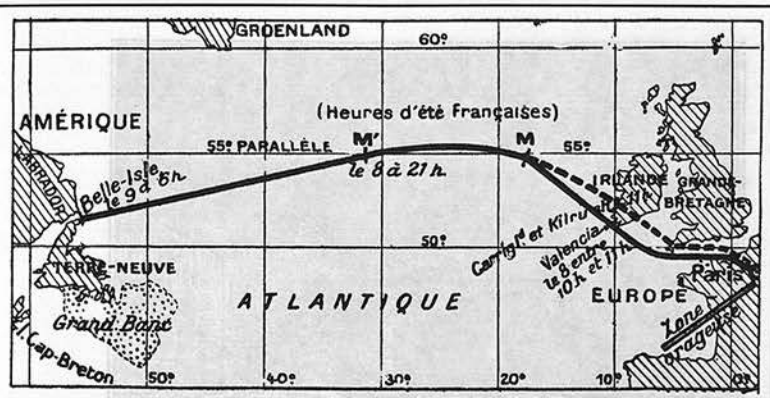
Charles NUNGESSER, célèbre pilote de chasse de la guerre 1914-1918, et François COLI se proposèrent de prendre une route septentrionale, contournant une dépression par le nord; ils trouvaient ainsi des vents favorables mais aussi un ciel chargé de nuages de mauvais temps. En fait, dès qu'ils eurent dépassé la côte normande, on n'eut plus aucune nouvelle les concernant.

En 1927, Charles LINDBERGH, en solitaire sur son avion dénommé «Spirit of Saint-Louis», relia d'une traite, le premier, New-York à Paris.

Lors de l'été 1929 eut lieu l'envol du Bourget, le même jour, de Dieudonné COSTES et Maurice BELLONTE sur le «Point d'Interrogation» et de deux aviateurs polonais sur l'avion empruntant le nom du maréchal PILSUDSKI.

Après un long parcours sur l'Atlantique, COSTES et BELLONTE jugèrent que leur trop forte consommation d'essence ne leur permettrait pas d'atteindre New-York et ils firent demi-tour

de toutes sortes, ce fut enfin le premier Paris-New- York, par COSTES et BELLONTE... Cette épopée devait conduire à l'établissement d'une ligne aérienne entre Paris et New-York comportant, au début, deux escales : Shannon (ouest Irlande) et Gander (Terre-Neuve) où les avions DC4 (Dakota), en particulier, firent preuve de leurs qualités.



Projet d'itinéraire établi par les aviateurs, avec variante sur l'Irlande, et indiquant les heures de leur passage éventuel aux principaux points du parcours. — Carrig-Island et Kiltrush sont les deux localités d'où l'on prétend qu'on les aurait vu passer. — La ligne de M à M' indique le passage au delà du 55° parallèle.

DES COTES DE FRANCE A CELLES D'AMÉRIQUE ON CHERCHE LES TRACES DE L'AÉROPLANE DE NUNGESSER ET COLI

On dit avoir vu "l'Oiseau blanc" dimanche, à 10 heures, en Irlande

LONDRES, 10 mai. — L'agence Reut publie l'information suivante : Un avion a été aperçu vers 10 heures dimanche matin, au-dessus de Dungannon, dans le comté de Waterford (Irlande). L'appareil volait très rapidement dans la direction de l'ouest, et on a pu distinguer les couleurs françaises à l'aide d'une longue vue.

La supposition que l'avion était celui de Nungesser semble appuyée par l'heure à laquelle il a survolé la localité, la direction de l'appareil, le fait que des avions sont rarement vus sur cette partie des côtes irlandaises.

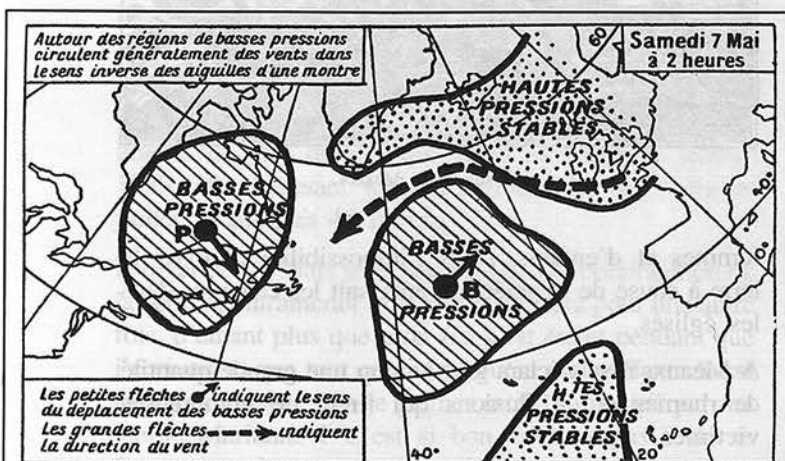
On dit aussi l'avoir vu à 11 heures

D'autre part, dans la soirée d'hier l'ambassade de France à Londres a informé la direction de l'aéronautique l'appareil de Nungesser et Coli avait été signalé survolant l'Irlande dimanche matin, à 11 heures, c'est-à-dire cinq heures quarante après son départ du Bourget. Voici le télégramme adressé à Paris par l'ambassade :

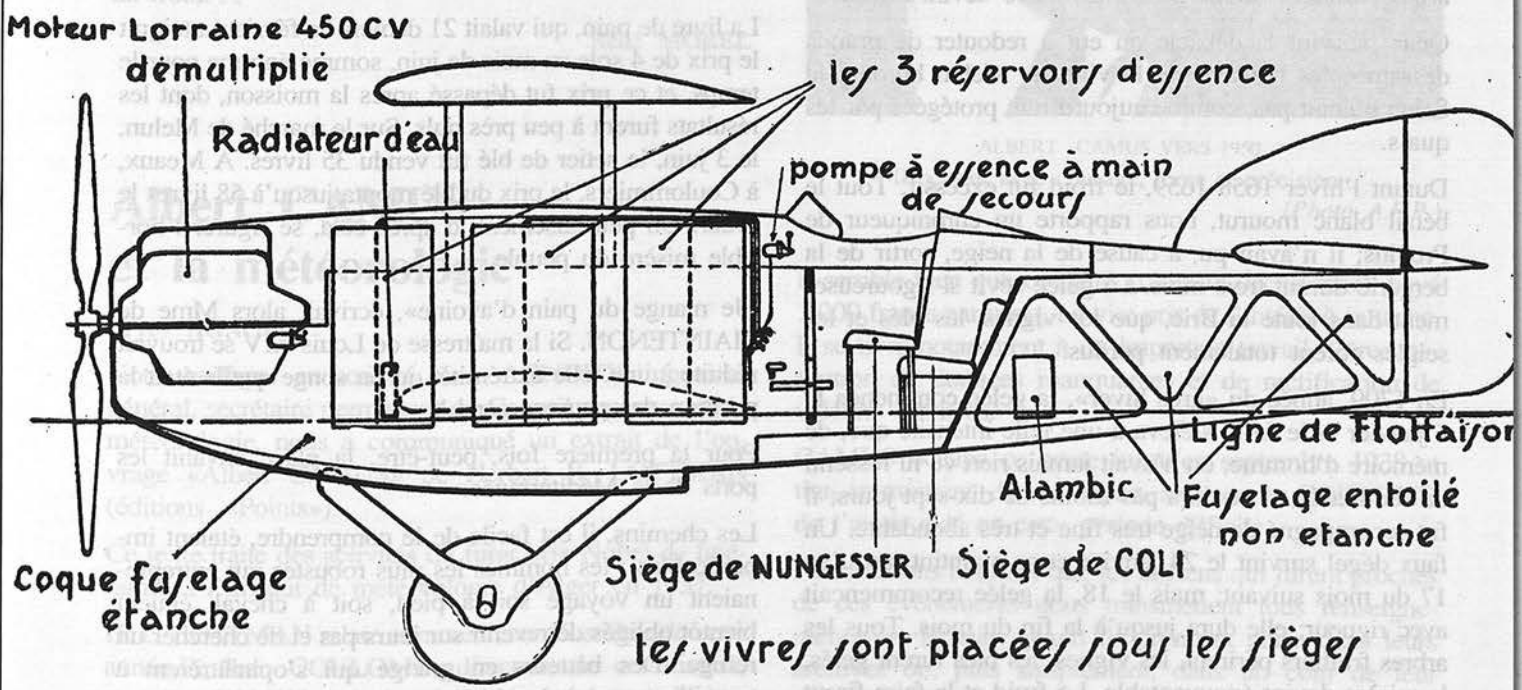
Observations concordantes rapportent passage Avion Blanc faisant route au nord-ouest à Carrig-Island et Kiltrush (comté de Clare, Irlande) dimanche matin, à 11 heures.

Signé : Bos, adjoint aéronautique à Londres.

A travers la presse du 11 mai 1927



D'après cette carte, établie, comme les deux suivantes, par l'Office national météorologique, le vent — indiqué par une grande flèche — était favorable, 27 h. 20 avant le départ, dans la région que devait parcourir l'avion, et la zone pluvieuse se trouvait nettement au sud du trajet.



SCHEMA DE L' « OISEAU BLANC », AVEC SES PRINCIPAUX DISPOSITIFS ET SA LIGNE DE FLOTTAISON