

## 15 ANS AVANT L'AVION !...

Pendant la guerre 14-18, en 1916, un grand «Zeppelin» allemand est forcé de se poser en Angleterre non sans subir de sérieux dégâts, et compte tenu de l'avance allemande dans la construction des dirigeables rigides, les Anglais vont s'en servir comme modèle. Ainsi vont naître en 1919 le «R 33» (R pour «rigid») et le «R 34» équipés de 5 moteurs «Sunbeam Maori» de 270 CV et de 4 hélices propulsives. En effet, la nacelle arrière contient, accouplés à une seule grande hélice, 2 moteurs.

Le R 34 reçoit 55000 m<sup>3</sup> de gaz contenus dans 19 bâtonnets répartis sur les 203 mètres de la longueur. Il pèse 29 tonnes à vide et peut emmener 30 tonnes de charge dont 16 tonnes d'essence, soit un poids total de 59 tonnes. Sitôt après le conflit, les Anglais décident de procéder à une grande démonstration des possibilités de leurs appareils, et choisissent rien moins que de tenter de traverser l'Atlantique Nord encore inviolé.

\*

\* \*

C'est ainsi que le 2 juillet 1919, à 1 h 42, le «R 34», avec 30 personnes à bord quitte la base d'East Fortune en Ecosse, à destination de New-York en suivant l'arc de grand cercle qui le fera passer par Terre Neuve, Saint-Pierre-et-Miquelon et la Nouvelle-Ecosse. Il est recommandé par le Major Scott spécialiste de l'aérostation, et le promoteur des programmes dirigeables britanniques, le Général MAITLAND fait partie de ce voyage sans précédent. MAITLAND a été le premier pendant la guerre à sauter en parachute depuis un dirigeable, performance qu'il a souvent renouvelée depuis. Tandis que le dirigeable survole depuis longtemps la pleine mer, un passager clandestin est découvert à bord, un soldat de la base aérienne, William BALLANTYNE, qui voulait à tout prix faire partie du voyage et a trouvé ce moyen efficace sinon régulier.

Après un vol sans encombre jusqu'au soir du 2ème jour, le dirigeable essuie une violente tempête avec des turbulences sévères et un froid très vif. Il ne retrouve un temps clément qu'au milieu du 3ème jour quand il atteint la côte de Terre- Neuve. L'équipage exulte et MAITLAND a écrit : «Que nous allions ou non à New-York, nous sommes les premiers à avoir relié les 2 continents d'est en ouest par la voie des airs». C'est à 13 h 30 que le «R 34» dépasse Terre Neuve, par un temps idéal qui se maintiendra au-dessus de la Nouvelle- Ecosse jusqu'au long des côtes américaines, où les conditions météorologiques vont hélas se détériorer progressivement.

Un fort vent contraire s'élève dans la nuit du 4 ou 5 juillet contre lequel le «R 34» va lutter toute la nuit et toute la matinée du 5, marchant sur 3 moteurs seulement pour économiser un carburant qui s'épuise dangereusement, à tel point que le major SCOTT prévient la Marine américaine de son intention de mouiller devant le cap Cod pour se ravitailler.

Dans l'après-midi, le dirigeable traverse des orages d'une grande violence, qui le secouent au risque de briser la fragile carcasse du fuseau de 200 mètres, jouet des éléments déchaînés. Pendant la nuit, tout le monde doit endosser le parachute et le gilet de sauvetage. A l'aube du dimanche 6 juillet, le dirigeable est enfin parvenu au large du cap Cod et, pour la première fois, les aérostiers aperçoivent la côte

américaine. Il fait beau, enfin le calme après la tempête, et le grand vaisseau a le vent en poupe, au propre comme au figuré.

L'équipage est obligé de recueillir, à l'aide de casseroles, le carburant restant au fond des 81 réservoirs, pour alimenter les nourrices situées directement au-dessus des moteurs, et utiliser ainsi l'essence jusqu'à la dernière goutte. C'est à ce prix que le dirigeable arrive à Mincola près de New-York, but prévu au départ.

Plus de 1000 marins de FUS Navy attendent pour les manoeuvres d'atterrissage. Mais personne n'a l'expérience de l'amarrage d'un dirigeable géant, car l'officier de l'équipe au sol du «R 34», arrivé sur les lieux plusieurs semaines auparavant (en bateau bien entendu) est parti d'urgence pour Boston puisque, la veille au soir, il avait décidé de faire ravitailler le dirigeable au cap Cod non loin de cette ville. Il ne reste plus qu'à attendre le retour du spécialiste quand une autre solution est envisagée : faire sauter en parachute un officier de bord ! L'honneur en revient au major PRITCHARD, volontaire, **qui sera ainsi le premier homme à arriver d'Europe en Amérique par la voie des airs !**

Enfin le grand dirigeable se trouve stabilisé au sol, après un vol ininterrompu de 108 heures 12 minutes, record aérien de durée qui ne lui sera repris qu'en 1923 par le «Dixmudc» français avec 118 heures.

Avec quatre jours et demi pour traverser l'Atlantique et à 47 km/h de moyenne, le «R 34» a mis plus de temps que le paquebot Lusitania en 1909 qui se rendit en 106 heures de Liverpool à New York, en fendant l'eau à la vitesse de 30 noeuds (55 km/h). Mais quelle victoire tout de même sur la technique et les éléments, d'autant plus que Scott n'a pas fini d'étonner le monde puisque le 10 juillet, après 3 jours de liesse à New York où l'enthousiasme est au paroxysme, le «R 34» reprend le chemin du retour et met le cap sur l'Angleterre.

Il fait route beaucoup plus au sud et bénéficie cette fois d'un beau temps et d'un vent d'ouest quasiment constant, qui va le pousser sans cesse vers sa destination, Pulham, dans le Norfolk,

au nord de Londres où il arrive le 13 juillet après 75 heures de vol et une moyenne de 68 km/h.

Le "R 34" a parcouru au total 11 300 kilomètres en 183 h14, à la vitesse moyenne de 62 km/h.

Cet aller-retour sur l'Atlantique Nord en 1919 est à peine croyable quand on sait qu'il va falloir attendre 5 ans (1924) pour qu'un autre «Zeppelin» commandé par les Etats-Unis, le Los Angeles, se rende de Friedrichshafen à New York.

Il faudra attendre 9 ans (1928) pour qu'un autre dirigeable le fameux «Graf/Zeppelin», effectue aussi l'aller-retour.

Quant aux avions, c'est en 1927 que Lindberg réalise le premier New York/Paris, en 1930 que Costes et Bellonte iront de Paris à New York, et c'est seulement en 1934, 15 ans après le «R 34», que Codos et Rossi négocient l'aller-retour sur 2 années (1933 New York/Paris, 1934 Paris/New York).

Mais les avions, depuis, ont tout de même pris une belle revanche ! (Article paru dans le bulletin de l'ANAFACEM, publié ici avec l'aimable autorisation de son Président)

«L'Historio Facem»