

90^e ANNIVERSAIRE

L'Atlantique Nord en mai 1927 : échec français contre succès américain

En 1927 disparaissaient les aviateurs Nungesser et Coli dans leur tentative loupée de traverser l'Atlantique Nord. Cette même année, Charles Lindbergh s'illustre dans le trajet inverse qu'il était le premier à réussir.

LAURENT ALBARET



Timbre-poste réalisé par le graveur et peintre Pierre Forget, émis le 4 juin 1977 (YT PA50) pour commémorer le **50^e anniversaire de la traversée de l'Atlantique Nord**, le succès de Charles Lindbergh et la tentative avortée de Charles Nungesser et François Coli, avec la représentation des deux avions utilisés par les aviateurs. Dans la mémoire aérienne, comme le rappelle ce timbre-poste, les deux événements sont régulièrement associés. Timbre émis ①, épreuve d'artiste signée par Pierre Forget avec cachet à sec de l'Imprimerie des timbres-poste ②, planche d'essais de couleur avec le bon à tirer daté du 22 mars 1977 – en haut à droite – ③ et épreuve de luxe ④. © coll. Musée de La Poste, DR.

À la sortie du premier conflit mondial, les progrès technologiques de l'aviation permettent des vols plus sûrs et plus longs. Les premières lignes aériennes se dessinent alors sur la carte du monde. Initialement destinées au fret, ces lignes régulières s'ouvrent progressivement au transport de passagers. Seuls écueils à l'expansion de cette aviation commerciale : les océans qui freinent les tentatives. C'est pourtant le temps des records et des grands raids. L'aviateur Maurice Bellonte le souligne dans ses mémoires : « *L'aventure individuelle, déjà, se confond avec la technique en rapide progrès. Une autre aventure commence : celle de l'aviation de transport qui, par-dessus mers et océans, va tisser ses réseaux autour du globe et [...] rapprocher les hommes* ». Des projets transocéaniques s'élaborent, les plus sérieux se préparent pour le mois de mai 1927 par des aviateurs français reconnus sur le continent européen et par un jeune pilote originaire du Minnesota sur le continent nord-américain ① à ④.

Les candidats français : Nungesser et Coli

En 1927, les Français Charles Nungesser et François Coli sont considérés par la presse comme deux aviateurs hors pair. Le Parisien Charles Nungesser, âgé de trente-cinq ans, est un as de la Grande Guerre, détenant quarante-trois victoires officielles – le troisième après René Fonck et Georges Guynemer. Plusieurs fois blessé, il est titulaire de la médaille militaire et de la Croix de Guerre avec vingt-huit palmes et deux étoiles, officier de la Légion d'honneur et récompensé par la *Distinguished*

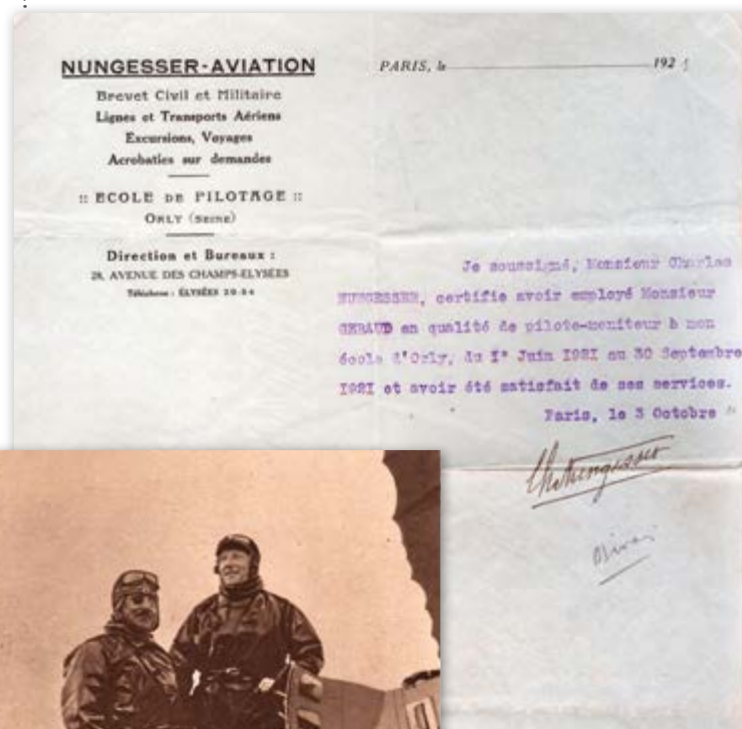


Service Cross anglaise. Charles Nungesser est, sans conteste, un personnage haut en couleur. Sa vie excentrique fait régulièrement la une de la presse parisienne après-guerre, entre son hôtel particulier des Champs-Élysées, son éphémère école de pilotage à Orly **5**, sa carrière originale dans le *show business* américain et ses exhibitions aériennes aux États-Unis pour l'*American Legion*. Lancée dès 1919, la proposition par le riche Américain d'origine française Raymond Orteig d'offrir un prix de 25 000 dollars – l'équivalent de 350 000 € aujourd'hui – au « *premier aviateur allié* » qui franchira l'Atlantique Nord en avion et sans escale entre New York et Paris ne peut que séduire un pilote tel que Charles Nungesser. Depuis 1919, plusieurs tentatives – raccourcies ou sans lendemain – ont eu lieu, dont celle des officiers britanniques John Alcock et Arthur Whitten Brown en 1919 ou du Français René Fonck en 1925 (voir *L'Écho de la Timbrologie* n°1916 d'avril 2017). Pour ce raid, Charles Nungesser s'associe au Marseillais François Coli, ancien capitaine de la marine marchande mais également pilote de guerre, de dix ans son aîné. Croix de Guerre et officier de la Légion d'honneur, plusieurs fois blessé durant la Grande Guerre – il a perdu son œil droit en mars 1918 après s'être écrasé sur un hangar –, François Coli est un personnage des plus discrets. Il est, par ailleurs, détenteur de la double traversée de la Méditerranée en 1919 et du record de distance sans escale, la même année, entre la France et le Maroc. Depuis 1925, il prépare son raid outre-Atlantique avec un autre pilote et as de guerre, Paul Tarascon, les deux aviateurs s'étant officiellement inscrits au prix Orteig. Paul Tarascon grièvement blessé lors d'une tentative à la fin de l'année 1926, Coli adhère au projet de Charles Nungesser et le rejoint en 1927 dans l'aventure, en tant que navigateur. Le choix de l'appareil est crucial. Après quelques tergiversations, l'entrepreneur de l'aviation Pierre Levasseur collabore avec les deux aviateurs sur un appareil spécifiquement fabriqué pour cette tentative **6** : le biplan Levasseur PL8, d'un poids autour de 5 000 kg et pourvu d'un puissant moteur Lorraine-Dietrich 12 Eb de 450 chevaux. Baptisé l'Oiseau blanc, il est dérivé du triplace d'observation et de reconnaissance Levasseur PL4, un avion apprécié par la Marine nationale.

Une tragédie inexpliquée

Le dimanche 8 mai 1927, après plusieurs semaines de préparation médiatisées de part et d'autre de l'Atlantique par une presse enthousiaste, les deux aviateurs – au courant des tentatives qui se préparent outre-Atlantique – décollent au petit matin de l'aéroport du Bourget. Ils bénéficient de conditions météorologiques plus que favorables. Leur objectif premier ? Établir un nouveau record de distance en vol et être les premiers à franchir l'océan. Régulé par l'expérimenté François Coli, le plan de vol est au plus court : il passe par la Manche, le sud-ouest de l'Angleterre, l'Irlande, puis Terre-Neuve,

5 Autographe de Charles Nungesser sur un courrier émis par la société Nungesser-Aviation daté du 3 octobre 1921. À la demande de Pierre-Étienne Flandin, sous-secrétaire d'État à l'Aéronautique, Charles Nungesser crée en 1920 une école de pilotage à Orly, afin de fournir à l'aviation militaire un personnel déjà formé au vol. La future grande aviatrice Hélène Boucher y aurait fait ses premiers vols. Il s'agit là d'un des nombreux (trop grands) projets montés par le pilote qui s'interrompt mai 1922, pour cause de faillite © coll. Yves Saint-Yves, DR.

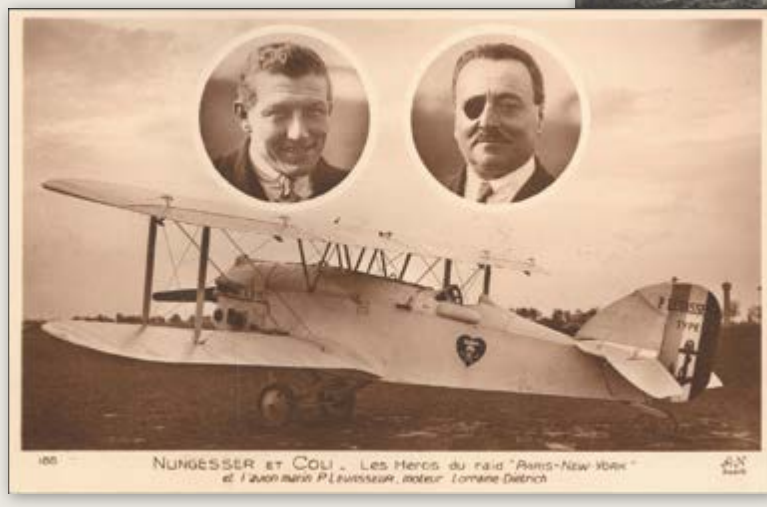


6 Carte-maximum avec le timbre-poste à 0,40 F émis le lundi 8 mai 1967 (YT n°1523) dessiné par le peintre Clément-Serveau et gravé par Claude Durrens pour commémorer le 40^e anniversaire de la disparition des deux pilotes. Tarif de la carte postale pour l'étranger. La photographie reproduite sur la carte postale serait l'une des rares prises au départ du raid le matin du 8 mai 1927 © coll. Laurent Albaret, DR.

la Nouvelle-Écosse et les États-Unis, soit environ trente-six heures de vol. Train d'atterrissage largué après le décollage – une particularité des avions Levasseur –, l'appareil est vu pour la dernière fois sur la côte normande à Étretat **7**, une heure et demie après son départ du Bourget. Dans la soirée du 8 mai, alors que certains médias annoncent que l'Oiseau Blanc aurait été aperçu à Terre-Neuve, aucun appareil ne rejoint New York : l'inquiétude, puis la consternation, font place à l'attente. Dans les jours suivants, les recherches lancées par les autorités françaises, anglaises, américaines et canadiennes sur le possible parcours de l'avion sont vaines. Elles cessent officiellement dans le courant du mois de juin, au grand désespoir de la presse et des passionnés. Avion et pilotes sont déclarés ●●●

L'Oiseau blanc disparu

Nous vous présentons deux cartes postales de l'Oiseau blanc avec les deux pilotes en médaillons, éditées en 1927. La production de cartes postales après le raid avorté témoigne du traumatisme général en France et de la nécessité de rendre hommage aux deux hommes et à leur appareil particulier. Le PL8 est, en effet, un appareil biplan construit par la firme Levasseur, ayant la particularité d'avoir un fuselage de type marin avec un train d'atterrissage largable après décollage – gain de poids, amélioration des performances de l'appareil – et permettant un amerrissage grâce à une coque profilée. Pour ce raid, l'amerrissage à l'arrivée est prévu au pied de la statue de la Liberté. Trois réservoirs de carburant contenant 4 025 litres d'essence sont ajoutés, intégrés dans le fuselage qui a été élargi. Le premier vol, le 19 avril 1927, est une réussite ; il conforte Nungesser et Coli dans le choix de cet avion.



Le nom de l'Oiseau blanc viendrait d'un chef indien du Montana appelé *White Bird*. Rencontré par Charles Nungesser en 1925, ce personnage aurait été son passager en avion en échange de l'autorisation du survol de ses terres. L'insigne de guerre personnel de Charles Nungesser – une tête de mort aux tibias entrecroisés, surmontée par un cercueil entouré de deux chandeliers, l'ensemble dessiné dans un cœur noir – reste la principale décoration de l'appareil. Celui-ci est entièrement peint en blanc, également marqué aux couleurs du drapeau français sur les ailes et la dérive
© coll. Laurent Albaret, DR.

●●● perdus. Les hypothèses et théories avancées se multiplieront dans les décennies suivantes – et encore récemment – sans pour autant trouver trace du raid des deux aviateurs français.

Le triomphe de Charles Lindbergh

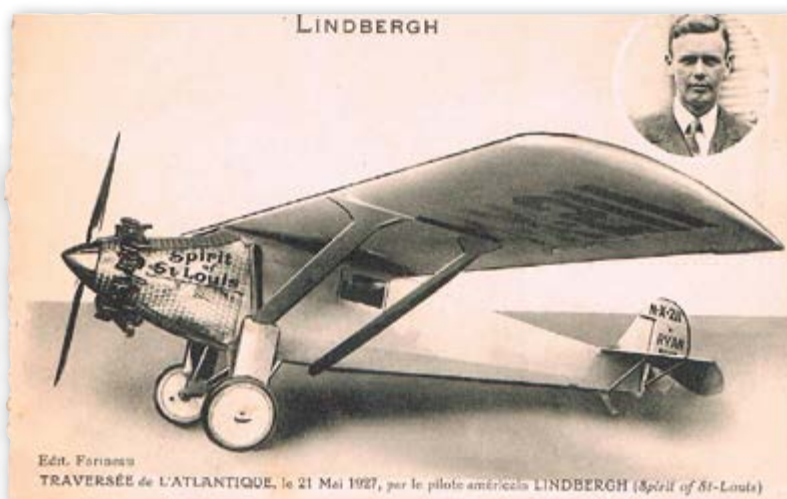
La disparition tragique de Charles Nungesser et de François Coli ne retient pas pour autant un jeune pilote américain âgé de vingt-cinq ans, Charles Lindbergh. Originaire de Détroit, passionné

d'aviation et titulaire d'un brevet de pilote obtenu en 1922 après avoir abandonné ses études, Charles Lindbergh ⁸ est un aviateur dans l'âme. Il participe à des meetings aériens, devient pilote militaire en 1924, puis pilote dans l'aviation commerciale, assurant notamment le transport du courrier postal aérien entre Chicago et New York pour l'*US Postal*. Comme d'autres avant lui, le gain du prix Orteig le motive. Grâce à des mécènes et à des hommes d'affaires de Saint-Louis proches de ses contacts francs-maçons, Lindbergh fait construire par la firme Ryan, en avril 1927, un monoplane qu'il baptise *Spirit of Saint Louis* ⁹. L'appareil est équipé d'un réservoir de 1 707 litres d'essence et voulu instable en vol, afin que son pilote soit secoué au moindre écart et évite de s'endormir. Alors que Charles assure



⁷ Carte postale montrant un détail du **premier monument érigé à Étretat (Seine-Maritime) à la mémoire de Nungesser et Coli**. Inauguré le 16 septembre 1928 en hommage aux deux pilotes avec la mention « À ceux qui les premiers ont osé », ce monument est détruit le 21 août 1942 par l'armée allemande, puis reconstruit – avec l'ajout d'une flèche – par les autorités françaises et inauguré le 22 juillet 1962. Un autre monument commémoratif, toujours présent, avait été élevé au Bourget en 1929 © coll. Laurent Albaret, DR.

8 Photographie de **Charles Augustus Lindbergh**, né le 4 février 1902 à Détroit dans le Michigan, pilote encore juvénile sur ce cliché non-daté, probablement antérieur à son vol de 1927. **Autographe du pilote** © coll. Yves Saint-Yves, DR.



9 Carte postale représentant le monoplan Ryan **Spirit of Saint Louis** de Charles Lindbergh, imprimée par l'éditeur Farineau, probablement en 1927. Monomoteur équipé d'un moteur Wright J.5A de 220 chevaux, l'appareil semble fragile et il n'a pas de visibilité à l'avant, le pilote disposant d'un périscope pour sa vision – de fait limitée ! Le seul instrument à bord exigé par Charles Lindbergh est un compas magnétique. Le poids total de l'appareil est proche de 2 500 kg, essence comprise. Lindbergh a eu ce qu'il voulait : un avion possédant non seulement une autonomie de vol large, mais aussi une vitesse élevée car léger © coll. Laurent Albaret, DR.

les premiers essais de son avion, il suit dans la presse la tentative malheureuse de Charles Nungesser et de François Coli.

À l'aube du 20 mai 1927, alors que la France est en deuil de ses deux héros français disparus douze jours auparavant, Charles Lindbergh décolle de New York, seul et sans radio, avec son monoplan. Sa traversée va durer 33 h et 29 mn pour parcourir les quelque 6 300 km à la vitesse de croisière de 180 km/h ! Porté par des vents favorables, le vol est sans accroc, bien que le pilote doive lutter contre le sommeil, son principal ennemi. L'arrivée le 21 mai à 10 h 35 à l'aéroport du Bourget a lieu dans une véritable liesse 10. L'aviateur américain est porté en triomphe par une foule émue et orpheline de

Charles Lindbergh, Homme de l'Année 1927, selon Time Magazine

ses héros français. « *Ce raid audacieux, dont le monde entier suit depuis deux jours les phases émouvantes, termine ainsi dans une glorieuse apothéose* » selon

Le Figaro du 22 mai. Le fait qu'il veuille rencontrer la mère de Charles Nungesser pour lui présenter ses condoléances achève de convaincre le public français de la grandeur de ce jeune Américain. À son retour triomphant à New York 11 après un court séjour à Bruxelles et à Londres, le jeune Charles Lindbergh, désormais surnommé l'Aigle solitaire, reçoit officiellement son prix le 16 juin, des mains même de Raymond Orteig. Héros national, récipiendaire de la *Medal of Honor* du Congrès le 14 décembre

10 Photographie de **Charles Lindbergh**, relativement épuisé, devant son appareil sur la piste du Bourget, peu de temps après son arrivée. Le pilote n'a pas dormi et il s'est nourri durant son vol de deux sandwiches et de deux bananes qu'il avait emportés avec lui ! © coll. Yves Saint Yves, DR.



1927, son prestige est tel qu'il s'engage alors dans un tour aérien des États-Unis durant l'année 1927 12. Et le 2 janvier 1928 fait la une de *Time Magazine* comme *Man of The Year* (Homme de l'Année). Reconnu par ses pairs, Charles Lindbergh ●●●

●●● devient conseiller pour le développement de l'aviation aux États-Unis ¹³, bien que ses prises de position et ses amitiés pro-allemandes lors du second conflit mondial ternissent son image de célébrité nationale ¹⁴.

Quant à la traversée de l'Atlantique Nord d'est en ouest et les projets de création d'une route aérienne commerciale, il faut « rendre la politesse à Lindbergh » selon Maurice Bellonte. En 1928, seize tentatives vers l'Europe ont eu lieu depuis 1919 ; douze vers les États-Unis, sans succès. Le 1^{er} septembre 1930, la liaison sans escale entre Paris et New York est réalisée par deux pilotes français, Dieudonné Costes et Maurice Bellonte, sur leur biplan Breguet XIX Super Bidon, baptisé le Point d'interrogation. Après plus de trente-sept heures de vol, l'aviation française est ainsi réhabilitée. À leur atterrissage à Curtiss Field, l'aérodrome mythique de New York, parmi la foule euphorique qui les fête tels des héros, Charles Lindbergh est là pour les accueillir. ●



¹¹ Carte postale française éditée en 1927, après le vol de Charles Lindbergh, revêtue d'une vignette américaine et signée par le pilote. La popularité de l'aviateur américain est exceptionnelle dans les mois qui suivent son exploit ; la presse et les ouvrages aéronautiques de l'époque en témoignent. Pour preuve de sa reconnaissance, le gouvernement français le fait commandeur de la Légion d'honneur en 1931. © coll. Yves Saint-Yves, DR.

¹² Courrier du vol spécial *Lindbergh Day* entre Washington et New York le 11 juin 1927. De retour aux États-Unis, Charles Lindbergh parcourt les États américains, faisant la promotion de la poste aérienne, de son histoire parue dans un livre, et transportant courriers et personnalités. Plusieurs plis avec des cachets commémoratifs témoignent de ce périple festif dans plus d'une cinquantaine de villes où il va à la rencontre de près de 30 millions d'Américains... un quart de la population des États-Unis de l'époque !

© coll. Laurent Albaret, DR.



¹³ Courrier du vol inaugural entre Miami en Floride, Cristobal et Cartagena dans la Canal Zone (Panama). Un vol réalisé le 4 février 1929 par Charles Lindbergh (pli signé par le pilote) et une ouverture de ligne aérienne commerciale symboliquement confiée par l'US Post Office au jeune Américain, toujours auréolé de son exploit de 1927 © coll. Yves Saint-Yves, DR.



¹⁴ Photographie de Charles Lindbergh accompagné par des officiers allemands sur un aéroport identifié comme étant celui du Bourget, sans date. L'aviateur américain crée la polémique à la fin des années trente par ses amitiés allemandes et son soutien au régime nazi qui l'honorera de l'ordre de l'Aigle allemand en 1938, une décoration remise par le *Generalfeldmarschall* Herman Goering au nom d'Adolf Hitler © coll. Yves Saint-Yves, DR.