

À LA CONQUÊTE DU CIEL ENTRE NEW YORK ET PARIS*

Il fallut trois mois à Christophe Colomb pour franchir l'Atlantique en bateau en octobre 1492 et à peine plus de trois heures au supersonique Concorde pour couvrir la distance entre New York et Paris cinq siècles plus tard. Aujourd'hui prendre l'un des 15 avions qui emportent chaque jour des passagers entre la *Grosse Pomme* et la *Ville Lumière* n'est plus une aventure. Mais en 1927, c'en était une. Une aventure d'une dimension incroyable...

Les 20 et 21 mai 1927 un jeune Américain de 26 ans, le capitaine Charles A. Lindbergh fut le premier à voler sans escale entre New York et Paris en 33 heures et demie, seul à bord d'un petit monomoteur nommé *Spirit of St. Louis*.

Il n'était pas le premier à défier le vide du ciel au-dessus de l'océan Atlantique. D'autres de l'Espagne, du Portugal, de France et d'Italie l'avaient fait avant lui, quelques-uns payant de leur vie l'échec de leur aventure. Mais le fait qu'il l'ait réalisé seul et sans escale frappa l'imagination populaire. Lindbergh devint immédiatement un héros.

A Paris le journal *Excelsior* écrit en une le 22 mai 1927: « Un jeune homme, presque un enfant, vingt-six ans à peine, vient de conquérir, d'un coup d'aile et d'héroïque audace, l'immortalité ».

Le vol, que l'aviateur préparait depuis un an, commença tôt le matin du vendredi 20 mai 1927 sur l'aérodrome Roosevelt de Long Island (New York). Lindbergh emporta quelque 1 800 litres de carburant, la quantité maximum pour pouvoir décoller et cependant atteindre son but. Il prit aussi avec lui cinq sandwiches, qu'il plaça sous son siège. « Si j'atteins Paris, je n'en aurai pas besoin de plus, dit-il, et si je n'atteins pas Paris, eh bien je n'en aurai pas non plus besoin de plus. » Mais pour voyager plus léger, il n'emporta ni radio, ni parachute ni d'autres instruments que l'on aurait pu croire essentiels pour le voyage.

Lindbergh n'était pas un néophyte dans ce qui était les aventures alors à risque de l'aviation. Son métier était de livrer le courrier par avion aux États-Unis entre Chicago et Saint-Louis. Il avoua que cette activité routinière de postier volant devenait fastidieuse, et il y avait aussi une récompense de 25 000 dollars offerte par un patron de l'hôtellerie au premier pilote qui relierait New York à Paris d'un seul coup d'aile.

A peine deux semaines plus tôt, deux pilotes français, Charles Nungesser et François Coli, avaient quitté Paris à bord de leur avion *L'Oiseau blanc* pour tenter de devenir les premiers aviateurs à franchir l'Atlantique sans escale. Ils n'y parvinrent jamais. Il semble qu'ils étaient près d'arriver à New York quand ils eurent des problèmes de moteur; il est probable qu'ils s'écrasèrent dans l'État du Maine et leurs corps ne furent jamais trouvés. Ils devinrent des "martyrs de la cause de l'aviation" comme l'écrivit un journal.

Avec détermination, Lindbergh, dont l'un des surnoms était "le fou volant", souhaitait "prouver que l'impossible est possible" selon ce qu'écrivit un autre journal. Il survola d'abord le nord de la côte orientale des États-Unis, puis Terre-Neuve au Canada, et à travers le brouillard, la neige plus ou moins fondue, le givre et les turbulences, arriva jusqu'à la pointe sud de l'Irlande et de l'Angleterre et pénétra en France jusqu'à Paris – Le Bourget.

Quand le pilote américain toucha la côte française à Cherbourg, les gens qui attendaient dans les bureaux du *Matin* à Paris en furent informés par le tableau où le journal affichait les nouvelles et se mirent à applaudir et à prendre la direction du Bourget pour aller le saluer.

Le *New York Times*, qui avait réussi auprès de Lindbergh à s'assurer l'exclusivité des droits sur son histoire, écrit: « Jamais depuis l'armistice de 1918 Paris n'avait assisté à une franche manifestation d'enthousiasme et d'excitation populaire égale à celle affichée par les multitudes qui affluaient jusqu'aux boulevards pour avoir des nouvelles de l'aviateur américain, dont la personnalité avait captivé le cœur de la foule parisienne. »

Des dizaines de milliers de personnes étaient là pour être témoins du moment historique de son arrivée, qui survint le samedi 21 mai à 10 h 22 du soir. Lindbergh n'avait pas dormi pendant 55 heures et ses premiers mots furent: « Eh bien, je l'ai fait ! » L'une des premières choses qu'il fit fut de rendre visite à la mère de Charles Nungesser, qui attendait anxieusement des nouvelles de son fils disparu, pour l'encourager et la reconforter.

Les journaux parisiens du soir furent rapidement dans les rues pour rapporter l'événement avec de simples dépêches. Tous ces experts qui avaient dit que le voyage était impossible à cause du manque d'instruments de navigation gardèrent le silence. Néanmoins un journal canadien, *The Globe*, mentionna dans un éditorial l'existence de « différences d'opinions quant à la valeur pratique d'une aventure de cette nature ». Le journal dit, peut-être sur le ton de l'ironie, que le ciel serait bientôt encombré au-dessus de l'Atlantique.

Cela prit quelque temps pour se produire, mais trois ans plus tard (1^{er}-2 septembre 1930) deux aviateurs français suivirent les traces de Nungesser et Coli, avec succès cette fois: Costes et Bellonte firent le premier voyage de Paris à New York sans escale en 37 heures et 17 minutes. Le vol dura plus longtemps parce qu'ils volaient contre le vent, ce qui rendit leur voyage plus difficile et plus dangereux.

Après son aventure qui fit date, Lindbergh devint un héros reconnu dans le monde entier et spécialement dans son pays où se multiplièrent les hommages et les témoignages de reconnaissance. Il allait faire d'autres fois les grands titres de la presse. Quelques années plus tard son petit garçon fut kidnappé et tué, plus tard il fut accusé de sympathies nazies, et beaucoup de gens s'interrogèrent sur sa loyauté à son pays quand il fit campagne pour que celui-ci reste neutre pendant la Seconde Guerre Mondiale. Il mourut à Hawaï en 1974. Sa machine volante, le *Spirit of St. Louis* est maintenant exposée au Musée national de l'air et de l'espace à Washington.

Josep Bosch

www.josepbosch.net

* Cet article est le sixième d'une série où J. Bosch présente quelques événements du XX^e siècle (en 1907, 1914, 1917, 1918, 1926...), tels que les ont vus les journaux de l'époque et plus particulièrement ceux du ou des pays concernés.