La traversée de l'atlantique par Lindberg

Autor(en): **Renaud, R.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Jeunesse forte, peuple libre : revue d'éducation physique de l'École fédérale de gymnastique et de sport Macolin**

Band (Jahr): **8 (1951)**

Heft 6

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-996567

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

point Monsieur Pilâtre; je cours de son côté pour l'aider à se débarrasser de l'amas de toile qui le couvrait; mais, avant d'avoir tourné la machine, je l'aperçus sortant de dessous, en chemise, attendu qu'avant de descendre, il avait quitté sa redingote... »

Bientôt, qui à cheval, qui en voiture, qui à pied, les témoins arrivèrent. Les deux héros sont assaillis de questions. Ils se dérobent avec peine. La foule, qui a grossi rapidement, se partage, à titre de souvenir, la redingote de Pilâtre. Celui-ci, l'année suivante, poursuit ses ascensions en province, mais il est hanté par l'idée de quitter son pays et d'en gagner un autre par la voie aérienne. Il projette de traverser la Manche et obtient, à cet effet, l'appui d'un ministre du Roi.

En fin 1784, établi à Boulogne-sur-Mer, Pilâtre de Rosier active les préparatifs, car un rival, Blanchard, a eu la même idée que lui. Le 7 janvier 1785, partant de Douvres, en Angleterre, Blanchard et un Américain réussiront à traverser le Pas-de-Calais, après deux heures de vol environ. Quelle déception pour Pilâtre qui, devant les pressions officielles, n'ose renoncer à son projet. Mais le temps n'est plus propice. Les semaines passent. Attente déprimante. Le vent, la pluie, le froid, les rats même, attaquent l'appareil qui se détériore.

Cet aérostat est d'un principe nouveau. Il se compose d'un ballon gonflé à l'hydrogène, sphérique, qui enlève une petite montgolfière cylindrique, comportant la galerie et le foyer. Blanchard avait réussi la traversée avec un ballon uniquement gonflé à l'hydrogène. Celui de Pilâtre et de Romain, son compagnon, inspire des craintes à ceux qui suivent leurs efforts. Ce n'est qu'en juin, après six mois de patience, que le départ sera décidé. Au matin du 15, les vents paraissant favorables, l'aérostat s'élève et gagne la mer. Il s'y avance plus d'une lieue, puis revient vers la côte. Pilâtre et Romain semblent agités et s'affairent. Soudain, des flammes apparaissent au sommet du ballon, qui se transforme bientôt en une loque lamentable et fumante. Chute terrifiante, non loin du rivage, au milieu d'une garenne. Des paysans accourent, des amis. Pilâtre de Rosier gît sur le sol, le corps brisé. Romain survivra quelques minutes, sans pouvoir parler.

Consternés, les spectateurs de cette première catastrophe aérienne s'en retournent, emportant les restes des deux intrépides aéronautes.

« Le premier homme qui ait quitté la terre » avait ainsi trouvé une mort glorieuse, première victime au service d'une cause qui allait demander toujours plus de sacrifices.

R. RENAUD.

LA TRAVERSÉE DE L'ATLANTIQUE PAR LINDBERG

NOTE DE LA RÉDACTION

Dans le No 11 de novembre 1950, l'un de nos correspondants, évoquant la mémorable traversée de l'Atlantique par Charles Lindberg, prétendait que celle-ci fut le triomphe d'une erreur, tout comme la découverte de l'Amérique par Christophe Colomb. M. R. Renaud, instituteur à Gimel, n'est pas du même avis, et nous a priés de publier la rectification ci-après, que nos lecteurs liront certainement avec beaucoup de profit :

LA PREMIÈRE TRAVERSÉE DE L'ATLANTIQUE NE FUT PAS LE TRIOMPHE D'UNE ERREUR OU DU HASARD

Cela se passait la nuit du 19 au 20 mai 1927. Mais ce n'était pas le premier vol de Charles Lindberg ! Officier pilote de l'aviation militaire américaine, il est appelé, en 1925, comme pilote de ligne sur le parcours Chicago-Saint-Louis. Il se fait remarquer par son allant, son courage et assure les vols de nuit, au cours desquels, par deux fois, il devra sauter en parachute pour sauver sa vie.

Au printemps 1927, il est à San-Diego, sur la rive chaude du Pacifique. L'usine Lyon & Cie lui livre un monoplan dont l'envergure est de 14 mètres, la longueur de 10 mètres, le moteur de 225 CV. Vitesse de croisière 170 kilomètres. Lindberg en a surveillé la construction et l'équipement. La tablette de bord compte dix-huit instruments. Le Ryan groupe l'équipement de pilotage et de navigation le plus complet de l'époque, dont un compas « Pionner » inconnu alors en Europe.

Le jeune aviateur travaille son parcours sur la carte, par New-York, Terre-Neuve, l'Irlande, Cherbourg, avec l'aide des services de la Marine américaine. Au départ de New-York, il possèdera un plan de vol où, pour chaque heure, est noté un nouvel angle de marche.

Enfin, Lindberg s'entraîne à rester éveillé, et au travail, pendant vingt-quatre, trente, quarante heures même. C'est plus qu'il n'en faudra pour traverser l'Atlantique.

Ainsi, Charles Lindberg est prêt le 11 mai; il quitte San-Diego et, en dix-sept heures, atteint Saint-Louis, sur le Mississipi : 2.600 kilomètres. Le soir, après la réception des officiels, il repart pour New-York, qu'il atteint le lendemain à midi. C'est l'Atlantique. Et, maintenant, il déclare vouloir continuer jusqu'à Paris.

Jusqu'alors, plus de la moitié des U.S.A. ignorait son nom. Les journalistes accourent. On parle du fou volant, surnom que Lindberg a recueilli dans sa jeunesse, au cours de meetings acrobatiques dans lesquels il excellait. Les hommes d'affaires veulent l'engager dans la publicité ou le cinéma. Lindberg sourit, dit non : « Je suis aviateur, mon métier est de voler... »

Pendant sept jours, il attend un ciel favorable. Quand la météo annonce des conditions idéales, il s'envole avec son avion surchargé : 1.703 litres d'essence. D'abord aidé par les vents sur 2.000 kilomètres, il rencontrera ensuite l'orage qui l'oblige tantôt à voler au ras des flots, tantôt à s'élever à 3.500 mètres.

Retrouvant le beau, il atteindra l'Irlande avec un écart de 5 kilomètres sur le point fixé au départ. Il avait déclaré : « Je serai à 22 heures à Paris, si je réussis. » Il atterrit, devant 200.000 personnes, à 22 h. 22. Il lui reste 322 litres d'essence.

Foule enthousiaste. Il faut soustraire le jeune Américain à ses admirateurs et mettre le *Spirit-of-Saint-Louis* à l'abri de ceux qui veulent s'y tailler des souvenirs.

Esprit de Saint-Louis... Ce nom soulignait l'esprit d'entraide qui avait permis ce vol. En effet, Lindberg avait recueilli par souscription, dans la ville de Saint-Louis, les 15.000 dollars nécessaires à l'achat du monoplan qui le mena au but.

Triomphe non pas d'une erreur, mais aboutissement d'un travail patient, d'une volonté calmement arrêtée, d'une sagesse et d'une modestie peu communes.

Pour vaincre l'Océan, Lindberg avait appris à vaincre son corps et ses nerfs et à être maître de son esprit. Cela aussi est un exemple !

R. RENAUD.