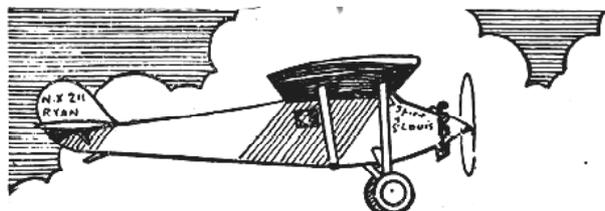


LA VICTOIRE DES AILES FRANÇAISES

COSTES & BELLONTE

PARIS - NEW-YORK



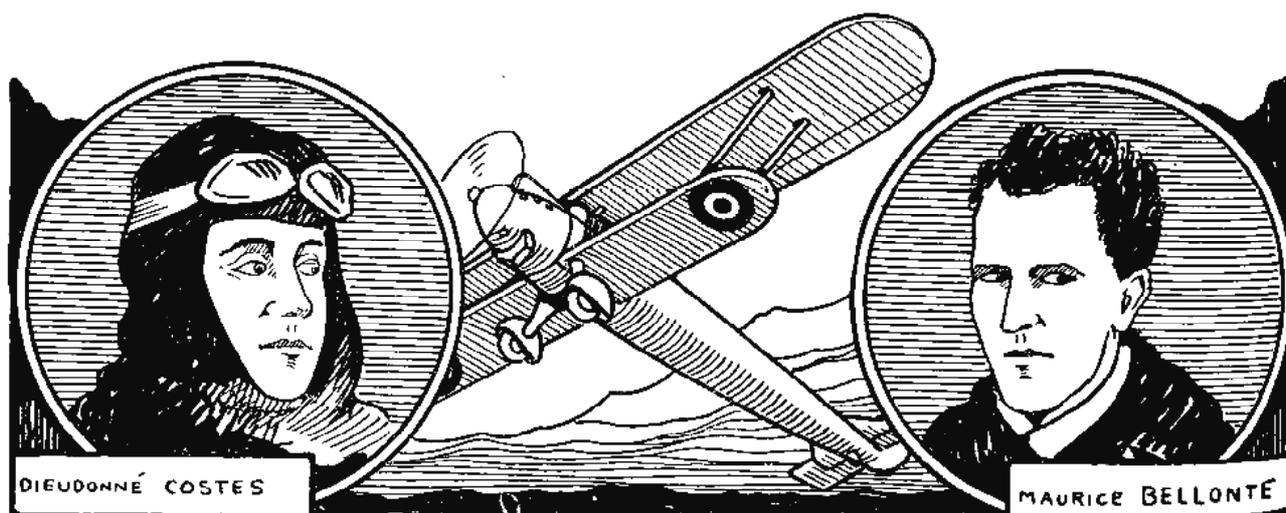
Le "Spirit of St. Louis,"
de Charles Lindbergh
New York-Paris (Mai 1927)



Le "Point d'Interrogation,"
de Costes et Bellonte
Paris-New York (Sept. 1930)

COSTES & BELLONTE

Le 1er septembre 1930, Costes et Bellonte quittaient le Bourget à 10 heures 55. Le 3 septembre, à minuit 12, (heure de Paris) ils atterrissaient à *Curtiss Field*. Nous racontons plus loin les péripéties de ce raid admirable ; mais avant d'entrer dans le détail, il convient de présenter l'équipage qui, le premier, a magistralement accompli la traversée de l'Atlantique Nord, de capitale à capitale, dans le sens Europe-Amérique.



COSTES - Dieudonné Costes est né à Caussade (Tarn-et-Garonne), le 4 novembre 1893. Aviateur pendant la guerre, il fut envoyé en Orient où il obtint de nombreuses citations, gagna la médaille militaire, la légion d'honneur et les galons de lieutenant. Après avoir été l'as de l'armée d'Orient, Costes, la paix signée, passa dans l'aviation civile comme pilote de lignes. Il

entra d'abord au service de la *Compagnie Latécoère* et fit Toulouse-Casablanca, après quoi il passa à l'*Air-Union* et fut affecté à la ligne Paris-Londres où il connut Bellonte, mécanicien d'élite. La Maison Breguet se l'attacha ensuite.

Au cours de sa première tentative pour le record de distance avec Thierry, chef pilote de la maison Breguet, son avion, gêné par la brume, s'abattit dans la Forêt Noire. Thierry grièvement blessé mourut dans les bras de Costes qui fut lui-même mis en prison et condamné à une forte amende par les Allemands. Malgré ce triste début, Costes ne se découragea pas. Devenu chef pilote de la maison Breguet, il accomplit plusieurs raids sensationnels dont voici les principaux :

Paris-Assouan (4 100 km sans escale) avec de Vitrolles.

Paris-Djask avec le capitaine Rignot en 1926 (5 396 km) - Record du monde.

Nouvelle tentative, la même année, avec Rignot.

Paris-Nijni Tajilsk (Russie d'Asie) (5 000 km).

Tour du monde avec le Brix en 1927.

L'an dernier, Costes et Bellonte battirent le record du monde de distance avec *Paris-Tsisikar* (Mandchourie) soit plus de 8 000 km sans escale. C'est au retour de ce voyage que Costes accomplit le tour de force, jamais égalé depuis, de revenir d'Hanoi en 4 jours et demi.

Peu de temps après, avec Codos, Costes ramena en France le record de distance en circuit fermé par 8 029 km en 51 heures 19 de vol.

Une première tentative de Costes et de Bellonte sur l'Atlantique fut infructueuse. Gênés par le mauvais temps, les aviateurs firent demi-tour et rentrèrent à Villacoublay après avoir volé 5 000 km.

Enfin, le 1^{er} septembre 1930, ce fut le vol splendide de *Paris à New-York* en 37 heures 14 minutes.

BELLONTE - Maurice Bellonte est né le 25 octobre 1896 à Méru, dans l'Oise. Il fut longtemps mécanicien l'*Air-Union* ; mais, par son travail acharné, sa volonté indomptable, il sut s'élever bien au-dessus de sa condition. Il devint successivement navigateur et radiotélégraphiste. Au cours de sa carrière mouvementée, Bellonte accomplit plusieurs exploits remarquables. Plusieurs fois il lui arriva de sortir d'un avion *en vol*, de se glisser sur l'aile et d'aller faire une réparation à l'un des moteurs.

Une autre fois, l'avion qu'il montait tomba dans la Manche. Bellonte, jusqu'au dernier moment, avait manœuvré la T. S. F. et fut heureusement sauvé. Depuis quelque temps, Maurice Bellonte, est breveté pilote.

- *Lindbergh, nous voici !* Tels furent les premiers mots que Costes prononça, dit-on, aussitôt après avoir atterri sur le champ de *Curtiss Field*, le nouvel aérodrome de New-York. Magnifique réédition du célèbre : *La Fayette, nous voici !* par lequel le général Pershing salua la tombe de La Fayette lorsqu'arriva en France, en 1917, le premier contingent de soldats américains.

Le 21 mai 1927, Charles Lindbergh avait, pour la première fois, réussi à voler de New-York à Paris, d'un seul bond par-dessus l'Océan. La France était encore à ce moment sous l'émotion qu'avait provoquée la disparition de Nungesser et de Coli, partis quelques jours auparavant à bord de l'avion Levasseur l'*Oiseau blanc*. Lindbergh fut accueilli en triomphateur. Cependant, si, depuis cette réussite admirable, d'autres équipages avaient eu le bonheur et l'audace de rééditer l'exploit dans le sens d'Amérique vers l'Europe, aucune tentative de vol direct sans escale par l'Atlantique Nord, dans le sens Europe-Amérique, n'avait réussi à réunir deux capitales.

La première traversée Europe-Amérique, sans escale, fut réalisée en août 1928, par l'avion allemand *Bremen*. Sans diminuer le mérite des aviateurs allemands, on peut dire que ce fut presque par miracle que leur appareil put poser ses roues sur la terre ferme à l'île de *Greenly* (Canada). Le *Bremen* était, en effet, presque entièrement désemparé, à bout d'essence, perdu dans la brume, et il fut détruit à l'atterrissage. Ce voyage, réussi de justesse, avait démontré quelles difficultés il restait à vaincre pour réaliser pleinement la traversée Est-Ouest.

Sur l'Atlantique Nord, les vents (les alizés) soufflent presque toujours dans le sens Amérique-Europe, tandis que c'est l'inverse dans l'Atlantique Sud (contre-alizés). Cette particularité rend la traversée terriblement difficile dans le sens Est-Ouest, car l'avion a, presque de bout en bout, à lutter contre un vent contraire. De plus, le temps n'est jamais complètement beau sur toute l'étendue de l'océan à la fois. Après le vol du *Bremen*, la jonction de capitale à capitale restait à faire. C'est à Costes et Bellonte, sur un appareil français muni d'un moteur français, que revient l'honneur d'avoir réalisé ce magnifique exploit.

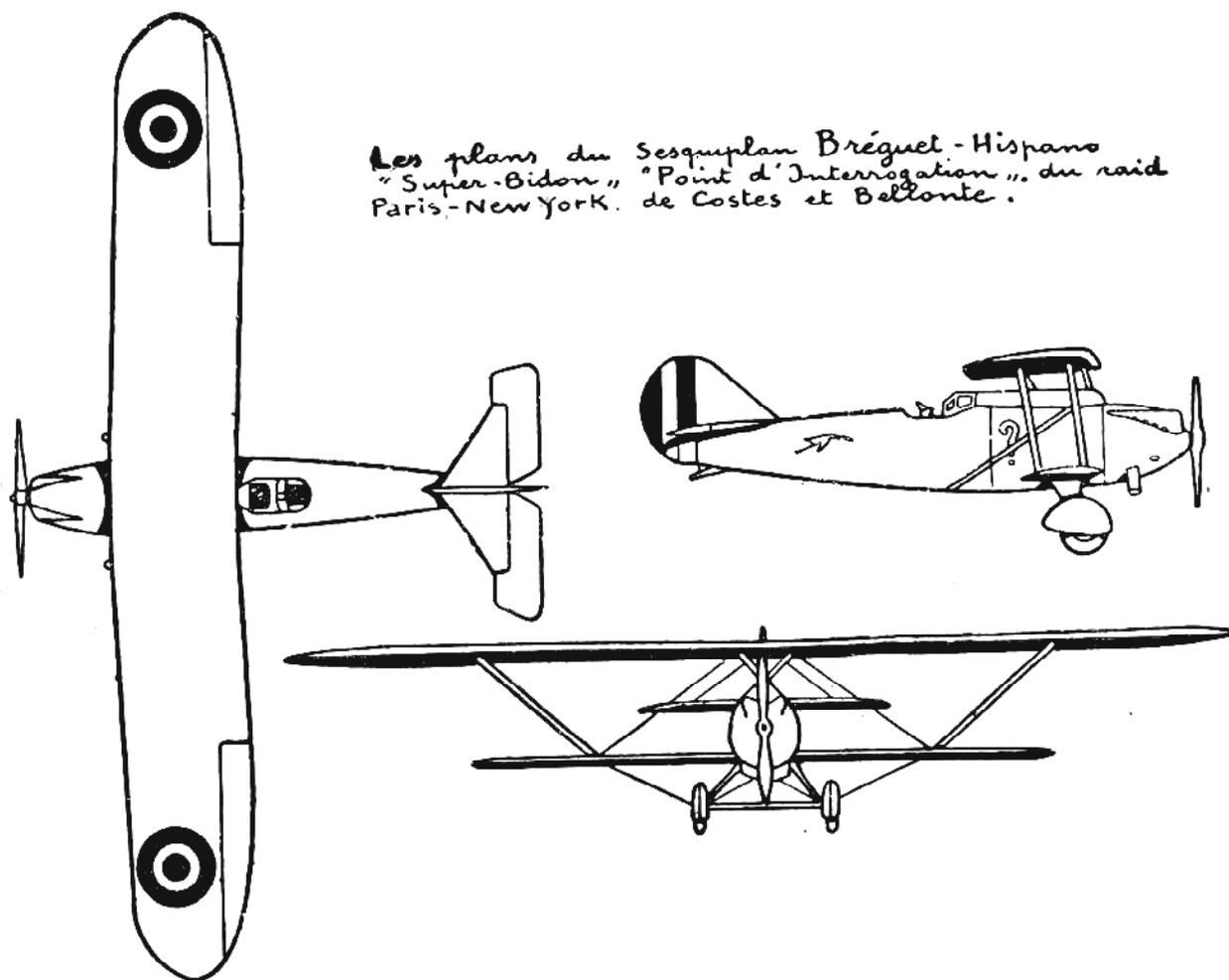
L'Avion du Raid

Le célèbre appareil dénommé *Point d'Interrogation* est dû au constructeur bien connu : M. Louis Breguet, qui creuse méthodiquement, depuis dix ans, le problème de l'avion à grand rayon d'action.

Dans les pages de *Pierrot* consacrées à l'Aviation, nous avons souvent parlé des avions Breguet, et les fidèles lecteurs de cette rubrique savent que les deux appareils de reconnaissance de l'armée française sont le *Breguet 19* et le *Potez 25*.

L'avion du raid transatlantique dérive du Breguet 19. M. Breguet a perfectionné peu à peu le type courant et a créé, d'abord, le *Breguet grand raid* capable d'emporter 3 000 litres d'essence, qui permit le raid Paris-Tokio de Pelletier d'Oisy en 1924. Ce prototype, transformé à son tour, devint le *Breguet Bidon* (4 000 litres), ainsi appelé parce que tout le centre du fuselage, entre le moteur et le poste de pilotage, était occupé par un énorme réservoir. Ce fut l'avion célèbre du record Paris-Djask de Costes et Rignot et du tour du monde de Costes et le Brix. Enfin, le *Bidon* encore amélioré devint le *Super-Bidon* actuel, type Point d'Interrogation.

L'avion a été commandé à la maison Breguet par M. Coty, le directeur bien connu de plusieurs journaux, qui le paya 1 030 000 francs, et l'offrit à Costes pour lui permettre de tenter la traversée de l'Atlantique. C'est donc grâce à la générosité de M. Coty que Costes a pu accomplir sa magnifique performance. Le célèbre aviateur possédait là un appareil vraiment remarquable où tout avait été minutieusement agencé pour écarter tout risque de panne. Nous allons en donner une rapide description.



Les plans du Sesquiplan Breguet - Hispano
 "Super-Bidon", "Point d'Interrogation", du raid
 Paris - New York. de Costes et Bellonte.

Le *Point d'Interrogation* est un sesquiplan (un plan et demi) dont la surface portante est plus grande que celle du *Breguet 19* ordinaire. Au milieu des ailes, au-dessus de la cabane est disposé un plan de 2 mètres 40 sur lequel viennent s'adapter, de chaque côté, une aile de *limousine Breguet 280 T*. Les plans sont réunis par deux mâts obliques en remplacement du mât unique du *Breguet 19*. Le fuselage a la même coupe que celui du *Breguet 19* militaire ; il est construit en tubes de duralumin. Entre le moteur et la place du pilote se trouvent deux réservoirs accolés, d'une contenance totale de 2 990 litres. Dans le plan central se trouve une nourrice (réservoir supplémentaire) de 110 litres. Dans les ailes sont disposés 3 autres réservoirs, un de 195 litres et deux de 240 litres. Enfin, deux autres réservoirs largables, en forme de flotteurs, étaient prévus. Ils devaient être fixés sous les ailes, à l'aplomb des mâts, mais, au dernier moment, Costes n'a pas eu besoin de les emporter pour son vol transatlantique, la quantité d'essence disponible dans les autres réservoirs avant été jugée amplement suffisante. Au moment du décollage, le *Point d'Interrogation* emportait 5 270 litres d'essence.

L'huile nécessaire au graissage du moteur était contenue dans deux réservoirs ayant une capacité totale de 220 litres. On voit que l'avion de Costes mérite bien son nom de *Super-Bidon* !

Le radiateur, placé à l'avant, est du type « à éclipse », c'est-à-dire qu'il peut être sorti ou rentré à volonté pour activer ou ralentir le refroidissement de l'eau dont la circulation régulière autour des cylindres empêche le moteur de gripper.

Toutes les tuyauteries d'essence, d'huile et d'eau sont montées avec un soin extrême. La circulation d'essence, notamment, est si ingénieusement disposée que, même en cas de panne de la pompe à essence, l'alimentation du moteur peut être assurée, jusqu'à épuisement total de tous les réservoirs, par le jeu d'une pompe à main à grand débit. Enfin, en cas d'accident, un simple geste du pilote suffit à ouvrir de larges soupapes capables de vidanger instantanément l'essence de tous les réservoirs. Cette précaution est indispensable sur un avion de raid, car une chute avec un appareil ainsi gorgé d'essence entraînerait fatalement l'incendie.

Le poste de pilotage et le poste de navigation sont très confortablement installés sur le *Point d'Interrogation*. Tout y est disposé afin que la surveillance de tous les appareils de bord puisse se faire sans fatigue, d'un seul coup d'oeil, et que toutes les manoeuvres puissent être exécutées avec facilité.

Le matériel de sauvetage se composait d'un parachute de siège pour Costes et d'un parachute dorsal pour Bellonte. Le Point d'Interrogation emportait aussi un petit canot pneumatique muni d'une paire d'avirons, une bouée pneumatique et un cerf-volant.

Des vivres étaient logés à portée de la main des deux aviateurs.

Durant leurs 37 heures de vol, Costes et Bellonte n'ont pas eu le temps de s'ennuyer : la surveillance des appareils de contrôle, le point à faire, les messages de T. S. F. à passer et à recevoir, tout cela réclamait leur attention continue.

Pour en terminer avec l'appareil lui-même, donnons ses principales caractéristiques :

Envergure de l'aile supérieure	18,30 m
Profondeur	2,31 m
Envergure de l'aile inférieure	11,49 m
Profondeur	1,62 m
Longueur totale de l'avion	10,48 m
Hauteur	4,08 m
Surface portante totale	59,94 m ²
Poids à vide équipé	2 190 kg
Poids total au départ	6 400 kg
Vitesse à 1000 m. d'altitude	247 km/h
Montée à 5000 m. en	28 minutes
Hauteur maximum (plafond)	6 700 m
Rayon d'action	8 600 km

Le moteur

Si, comme nous venons de le voir, le *Breguet Super-Bidon* est un chef-d'oeuvre de construction, le moteur *Hispano-Suiza 12 NB* de 650 C.V. qui l'équipe est une merveille de mécanique tout aussi admirable. Ce moteur a été établi par le plus célèbre de nos ingénieurs spécialisés dans le moteur d'automobile et d'aviation : M. Marc Birkigt, créateur des fameuses automobiles *Hispano-Suiza*.

C'est pendant la guerre que M. Birkigt s'attacha à l'étude des moteurs d'aviation. Le moteur *Hispano* dont il dota nos appareils de chasse nous permit de dominer l'aviation ennemie jusqu'à la fin des hostilités. C'est un moteur *Hispano* qui équipait l'avion de Guynemer, celui de Fonck et ceux de tous nos as.

Depuis, c'est toute une gamme de moteurs remarquables que M. Birkigt a fournie à l'aviation française ; sa dernière création est le 650 C.V. à 12 cylindres en V type 12 NB du raid transatlantique, qui ne pèse que 625 grammes par C. V. (Actuellement, M. Birkigt étudie un moteur en vue de la prochaine coupe Schneider, moteur dont la puissance dépassera de beaucoup les 1 000 C.V.)

Le moteur de Costes comporte un carburateur *Solex* pour deux cylindres : il possède donc six carburateurs. Le double allumage est assuré par deux magnétos allumant deux bougies par cylindre.

La préparation du Raid

Costes avait dans son appareil une confiance absolue. Il l'avait mis à une rude épreuve et n'avait jamais constaté la moindre défaillance. Par deux fois, le *Point d'Interrogation* a accompli une randonnée de plus de 8 .000 kilomètres d'un seul vol, et, en ces deux occasions, le moteur avait tourné sans la moindre défaillance pendant plus de 50 heures (raid Paris-Tsisikar avec Bellonte et record de distance en circuit fermé avec Codos).

Une troisième fois, il lui fit fournir une course de 5 000 kilomètres, au cours de la tentative infructueuse qu'il fit sur l'Atlantique, lorsque le mauvais temps l'obligea à faire demi-tour en plein océan.

Depuis trois ans qu'il avait en mains le *Super-Bidon*, Costes rêvait de tenter la grande épreuve. Il s'y prit de la bonne façon : patiemment, méticuleusement, il prépara son voyage dans tous ses détails, même les plus infimes. Il se livra à un nombre considérable d'essais en vol : étude minutieuse de la consommation aux différents régimes de vol, examen attentif de la température la plus favorable à la carburation, essais de vitesse et recherche de la meilleure moyenne de route aux différentes altitudes, etc. Chaque observation était soigneusement consignée et discutée ensuite avec les ingénieurs.

De son côté, Bellonte travaillait ferme : mise au point parfaite de l'appareil de T. S. F., essais de navigation de jour et de nuit, expérimentation en vol des méthodes les plus sûres et les plus commodes.

Pour le raid, une carte particulière fut établie d'après une méthode nouvelle de représentation de la surface terrestre due à M. Louis Kahn, du Ministère de l'Air.

Cette carte a l'avantage de simplifier les calculs de position et de fournir, *pour un itinéraire donné*, le tracé le plus conforme au chemin réel sur la sphère terrestre.

Enfin, lorsque tout se trouva prêt, lorsque les difficultés même les plus improbables, les détails en apparence les plus insignifiants eurent été attentivement examinés, Costes et Bellonte attendirent une embellie sur l'Atlantique.

C'est alors que l'*Office National de Météorologie* fit merveille. Et pourtant, faute des énormes capitaux nécessaires, les moyens d'investigation dont disposent nos météorologistes sont encore loin d'être aussi puissants qu'il le faudrait.

Cependant, grâce à l'excellence des méthodes, à la science des savants chargés de coordonner et d'interpréter les indications reçues, grâce aussi à la collaboration d'un grand nombre de navires pourvus du matériel nécessaire pour faire des observations météorologiques et pour les transmettre aux stations terrestres, il est possible de suivre d'assez près la marche des phénomènes atmosphériques sur l'océan, de connaître les perturbations dont ils s'accompagnent, de délimiter les zones dangereuses et de savoir quel est le régime des vents ici ou là.

Chaque jour, des cartes spéciales sont dressées où les vents sont figurés par de petites flèches dont le nombre de barbes indique la vitesse moyenne. Les déplacements *des centres de haute ou de basse pression* sont attentivement suivis et reportés sur ces cartes.

Si cette surveillance continue des conditions météorologiques sur l'Atlantique est aujourd'hui possible, c'est à l'effort de la France qu'on le doit. Depuis 1921, des spécialistes d'élite, (sous les ordres d'un grand chef dont on ne dira jamais assez tout le mérite, M. le général Delcambre) se sont attachés à multiplier les moyens d'investigation. En 1922, la première liaison radiométéo fut organisée entre l'Europe et l'Amérique. La transmission des renseignements s'est considérablement perfectionnée depuis que la France a obtenu, à Washington, que tous les renseignements météorologiques fussent transmis sur ondes courtes. Actuellement, deux fois par jour, cent observations sont recueillies sur la côte américaine et diffusées.

Durant le voyage du *Point d'Interrogation*, Costes et Bellonte reçurent par T.S.F. des renseignements précieux, notamment du *Jacques Cartier*, navire école de la Marine marchande. Si ce bateau a pu rendre de grands services aux deux aviateurs, c'est qu'il a été précisément équipé pour les observations

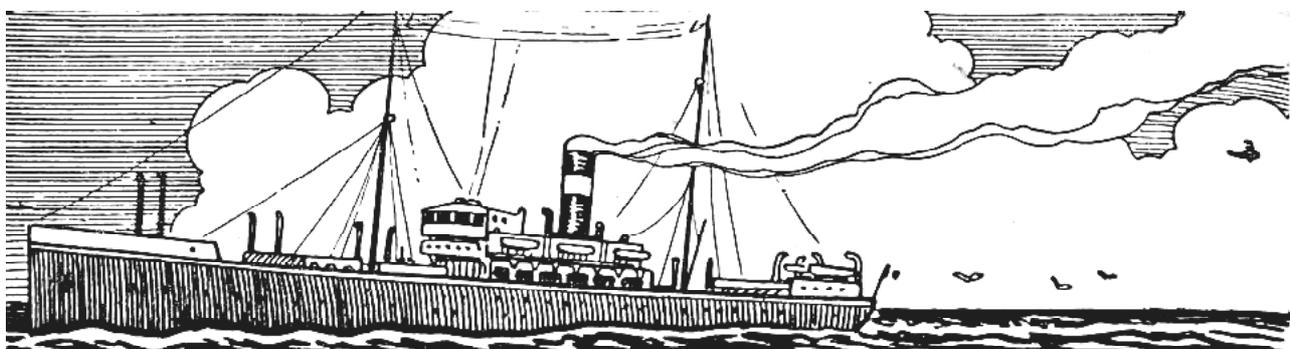
météorologiques par les soins de l'*Office National de Météorologie de France* avec l'appui généreux de la *Compagnie Générale Transatlantique* qui s'est chargée d'une grande partie des frais nécessaires.

Nous avons dit que, le jour du départ, les conditions météorologiques étaient exceptionnelles sur l'Atlantique. C'est d'ailleurs la communication des renseignements fournis par l'*Office National de Météorologie* qui décida Costes et Bellonte à partir.

La confiance que les deux aviateurs accordèrent aux indications qui leur avaient été données se trouva justifiée d'une façon éclatante : tout le long de leur route, les conditions atmosphériques qu'ils rencontrèrent furent exactement celles qui leur avaient été prédites, et l'itinéraire suivi par Costes fut, à très peu de choses près, celui qu'il avait tracé sur la carte avant le départ. On remarque que cet itinéraire n'est pas une ligne droite. Costes a donc volontairement allongé sa route. C'est qu'il a dû contourner des zones de mauvais temps dangereuses qui lui avaient été signalées à l'avance, et se tenir dans le lit des vents les plus favorables.

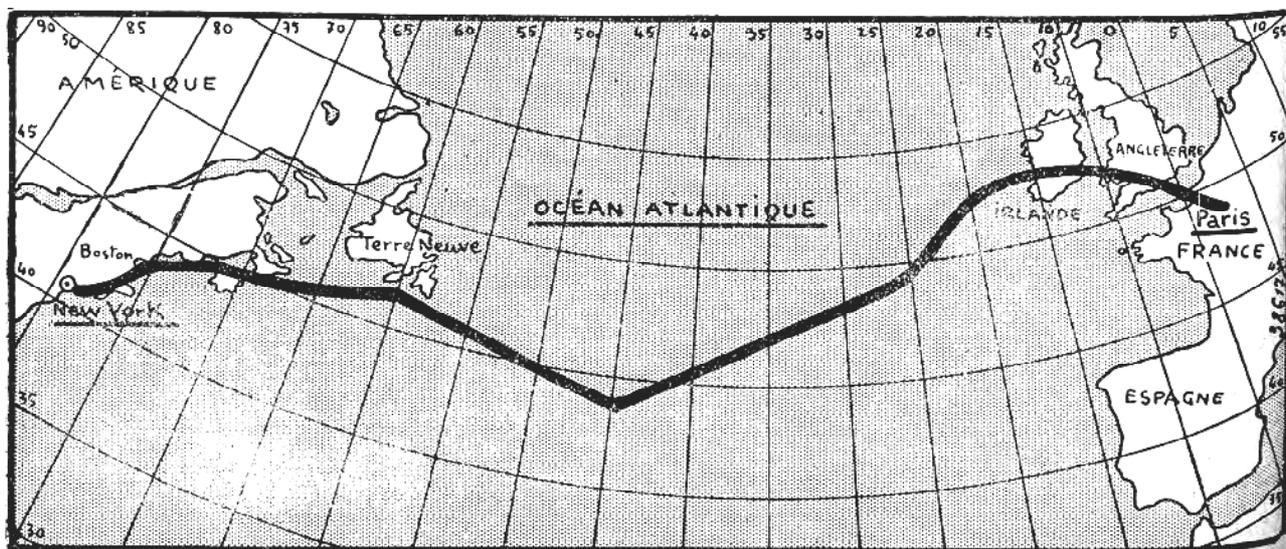
Au moment du décollage, Bellonte avait en mains la carte de l'Atlantique établie par le système Kahn sur laquelle était reportée la situation météorologique du 31 août à 13 heures et la situation du 1^{er} septembre à 1 heure du matin.

En cours de route, à 18 heures 30, en plein Atlantique, Costes reçut par radio la situation des perturbations signalées à l'*Office de Météorologie* après son départ. A 22 heures, il en reçut une autre, à minuit il fut avisé des derniers renseignements recueillis ; c'est à ce moment qu'il entra, en liaison avec le bateau-école le *Jacques Cartier* qui, à son tour, tint l'équipage de l'avion au courant de ses observations atmosphériques. Enfin, après avoir dépassé le *Jacques Cartier*, Costes et Bellonte entrèrent en communication avec les stations côtières américaines qui les renseignèrent régulièrement. Ainsi, tout le long du voyage, les ondes invisibles ne cessèrent d'apporter aux navigateurs de l'air des indications sur l'état du ciel et le régime des vents. Parfaitement renseigné, Costes n'hésita pas à traverser des régions brumeuses, parce qu'il savait qu'il trouverait le beau temps aussitôt ces zones franchies.



La dernière partie du raid fut la plus dure. Grâce à son habileté à piloter, aux instruments, Costes réussit à passer.

Avant le départ, un *tableau de marche* précis avait été établi : à telle heure l'avion devait être exactement à tel endroit, il devait marcher à une vitesse de tant, il devait avoir un vent Nord-Est de tant, subir une dérive de tant de degrés, il devait lui rester encore tant de litres d'essence, etc. Et ceci pour chaque heure, pour chaque instant, suivant un graphique rigoureux. Ce tableau de marche fut suivi de point en point.



Lorsque l'année dernière Costes tenta la traversée et fit demi-tour en plein océan, c'est justement parce que les conditions qu'il rencontra ne lui permettaient plus de suivre son tableau de marche qu'il se décida à revenir. Sa consommation d'essence n'était pas exactement ce qu'elle aurait dû être, sa vitesse se trouva modifiée par le vent. Aussi, ce jour-là, Costes, en grand pilote, n'hésita pas. Il ne se dit pas qu'il fallait « courir la chance », que *peut-être* cela allait s'arranger ! Dès qu'il vit qu'il était dans l'impossibilité de suivre strictement son tableau de marche, il fit demi-tour. Ce trait de sagesse et de sang-froid est peut-être plus admirable encore que la réussite de la seconde tentative. Cette fois-ci, Costes put suivre son fameux tableau de marche et c'est ce qui le mena à la victoire.

On voit, en définitive, quelle somme de travail représente la réussite triomphale du *Point d'Interrogation*. On a écrit un peu partout, bien à la légère, que Costes et Bellonte avaient eu de *la chance*. Certes il y a, dans toute entreprise humaine, une part imprévisible. Pourtant, attribuer le succès des deux aviateurs uniquement à la chance, comme certains l'ont fait, est une absurdité et une injustice, car c'est présenter les deux grands as comme deux étourdis qui auraient simplement eu l'audace de tenter un grand coup.

La réalité est bien différente. Si Costes et Bellonte ont réussi c'est parce qu'ils ont, au préalable, « bûché » - comme on dit au collège - tous les détails du voyage, ils les ont creusés, retournés en tous sens, examinés, pour ainsi dire, à la loupe.

Dix ans de calculs et d'expériences de la part du constructeur de l'avion et du créateur du moteur, trois ans de lente préparation de la part du premier pilote

du monde, dix ans de labeur de la part des savants de l'*Office National de Météorologie* pour mettre au point les méthodes qui ont permis les prévisions précises sans lesquelles le raid eût été une folie.

Voilà en réalité de quoi est fait le magnifique exploit de Costes et Bellonte : travail opiniâtre, effort soutenu, rigueur inflexible. C'est de là qu'est sorti le succès.

Jamais peut-être, l'AVENTURE, c'est-à-dire le coup de tête dans le vide, le saut dans l'inconnu de ceux qui s'imaginent que la *bonne étoile* suffit à tout, n'a été aussi parfaitement absente d'un acte d'audace. Ou plutôt si, il y en a un autre d'où l'*aventure* fut aussi sagement exclue : c'est le raid magnifique de Lindbergh en 1927. Lui aussi avait tout prévu, tout étudié, tout passé au crible de son expérience professionnelle.

Cela, on ne le répétera jamais assez : *dans des exploits comme ceux de Lindbergh ou de Costes et Bellonte, il n'y a pas de place pour l'aventure.* Elle n'est bonne que dans les romans où tout s'arrange miraculeusement parce que l'auteur tire les ficelles et escamote les difficultés réelles. Les vrais hommes d'action ont la tête solide, ils savent tenir en bride leur imagination, leur vanité, leur enthousiasme même. Au-dessus de l'Atlantique, Costes ne perdait pas de temps à se dire : le monde entier suit mon vol ; je serai félicité, décoré, fêté, admiré par les plus grands de la terre ; je suis un héros !

Il savait que ce ne sont là que balivernes et il se disait très sagement, l'oeil fixé sur ses instruments de bord : combien ai-je encore de litres d'essence dans mes réservoirs ? Est-ce que mon moteur ne chauffe pas trop ? Suis-je toujours bien dans les conditions de mon tableau de marche ?... Et c'est pour cela qu'il est arrivé.

Le calme de Costes, son absence absolue de nervosité, sa certitude paisible d'homme qui sait qu'il a mis tous les facteurs humains dans son jeu, rien ne peut mettre cela en lumière comme ce petit fait : le matin du départ, au Bourget, entouré de tous ses amis qu'exaltait l'approche du moment pathétique, pendant que les mécaniciens faisaient le plein d'essence, quelques heures à peine avant de prendre son vol, Costes est tout simplement allé dormir dans une salle écartée.

Sentez-vous bien tout ce qu'il y a d'admirable dans le caractère d'un homme qui peut dormir bien tranquillement avant de s'élancer au-dessus de l'Atlantique ?

A l'heure du départ, Costes avait fait rigoureusement toute sa tâche. Le reste était du ressort de la Providence. Et ce reste-là aussi est autre chose que de la chance.

Voici un tout petit détail peu connu, recueilli dans un journal de province :

Le père et la mère de Dieudonné Costes, petits cultivateurs à X..., ont passé la nuit entière du Grand Vol en prières dans la modeste église de leur village, et c'est en rentrant chez eux, à l'aube, qu'ils ont appris la glorieuse nouvelle.

Ainsi, au bout de la science de tous les ingénieurs et des météorologistes, au bout de l'effort réfléchi de deux héros, lorsque tous ont magnifiquement donné toute leur mesure, lorsque chacun a fait tout, absolument tout ce qui dépendait de lui et que le sort en est enfin jeté, il y a ce sublime prolongement d'une humble église de village où, durant toute une nuit, deux vieillards sont en prières...

Non, décidément, ni la Chance, ni l'Aventure, n'ont rien à faire ici : et c'est précisément là ce qui donne au raid de Costes et de Bellonte sa vraie portée.

Voici ce qu'a écrit à ce sujet, dans *Les Ailes*, M. Louis Breguet, l'éminent constructeur du *Point d'Interrogation* :

« Je n'hésite pas à considérer, pour ma part le vol sans escale de Paris à New-York comme une expérience de liaison aérienne entre l'Ancien et le Nouveau Monde qui fournit déjà d'utiles et précieux enseignements pour la réalisation future de la liaison commerciale et régulière, à laquelle j'ai moi-même consacré une part importante de mes efforts depuis une dizaine d'années. »

La somme des expériences accumulées avant, pendant et après le raid de Costes et Bellonte fournit désormais une base sur laquelle on devra s'appuyer pour résoudre le grand problème des communications aériennes régulières sur l'Atlantique. Car, dans un avenir peut-être pas très lointain, des avions transatlantiques franchiront l'océan : c'est là une certitude absolue.

Ce qui fait la grandeur et la beauté de l'aviation, c'est justement que le sensationnel devient très vite possibilité courante. Ce qui était hier performance exceptionnelle sera demain une réalité de tous les jours.

La répercussion de la victoire de Costes et de Bellonte a été immense dans le monde entier et plus particulièrement en Amérique. On sait quel triomphe fut l'arrivée des deux aviateurs français à New-York et leur réception à Washington par M. Hoover, président des Etats-Unis. Ce triomphe, Costes et Bellonte l'ont connu partout à travers l'immense Amérique, lors de la fameuse *tournee de l'Amitié*, au cours de laquelle ils visitèrent successivement toutes les villes importantes de la grande République qui réclamaient l'honneur de voir et fêter nos compatriotes. Grâce à Costes et à Bellonte, une vague d'enthousiasme déferla sur l'Amérique entière. Partout, les techniciens s'étonnèrent devant cette merveille de mécanique qu'est le *Point d'Interrogation* et partout la foule acclamait les premiers vainqueurs de l'Océan. Ce tour de l'Amitié fit plus, pour le rapprochement de la France et des Etats-Unis, que toutes les conférences diplomatiques.

Tout le peuple Américain semblait soulevé par ce grand souffle d'enthousiasme généreux qui, aux jours de nos dangers et de nos malheurs, l'avait amené à nos côtés, pendant la grande guerre, par-dessus l'Atlantique.

En de semblables circonstances, lors de l'arrivée de Lindbergh, la France avait connu ce même tressaillement d'admiration. Costes et Bellonte ont, pour ainsi dire, rétabli de peuple à peuple, ce courant direct que, seules, les grandes actions peuvent faire naître.

Le retour en France de Costes et de Bellonte fut une marche triomphale. Le Havre reçut d'abord les deux aviateurs à leur arrivée. L'avion fut débarqué et remonté. C'est par la voie des airs que Costes et Bellonte gagnèrent Le Bourget où les attendaient le Ministre de l'Air, toutes les notabilités de l'Aéronautique et une foule immense.

En automobile, les héros de l'Atlantique gagnèrent Paris et l'Hôtel de Ville où une grande cérémonie était organisée en leur honneur. Puis ils se rendirent à l'Elysée où le président de la République remit à Costes la cravate de Commandeur de la Légion d'honneur et à Bellonte, la rosette d'officier.

Le lendemain, Costes ramenait le *Point d'Interrogation* à Villacoublay, au hangar même qu'il avait quitté à la veille du grand départ.

Le grand exploit, était accompli. L'oiseau de toile et de métal, net, intact, sans une souillure, retrouvait son abri : Un simple petit changement pourtant : une seconde bande tricolore - la bande qui est la marque des records du monde - barrait maintenant obliquement le fuselage, parallèlement à la première rapportée de Mandchourie l'année dernière.

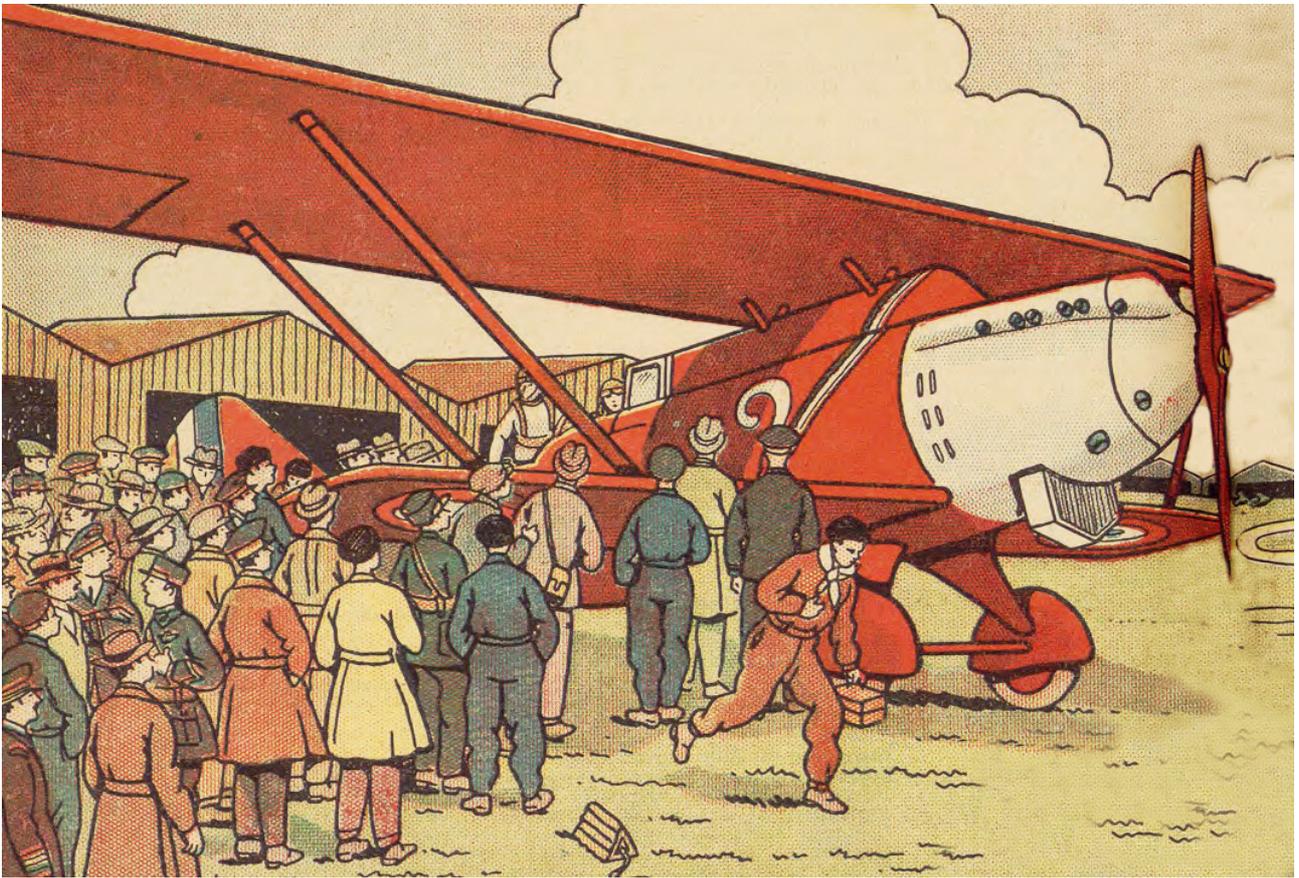
Et cette petite bande-là signifiait qu'un autre record avait été battu.

Ce record, le plus envié de tous, marque une grande date dans l'Histoire de l'Aviation : c'est celui dont tant de héros ont eu la hantise jusqu'à sacrifier leur vie. Ce record-là, c'est l'Atlantique traversé d'un coup d'aile, de bout en bout.

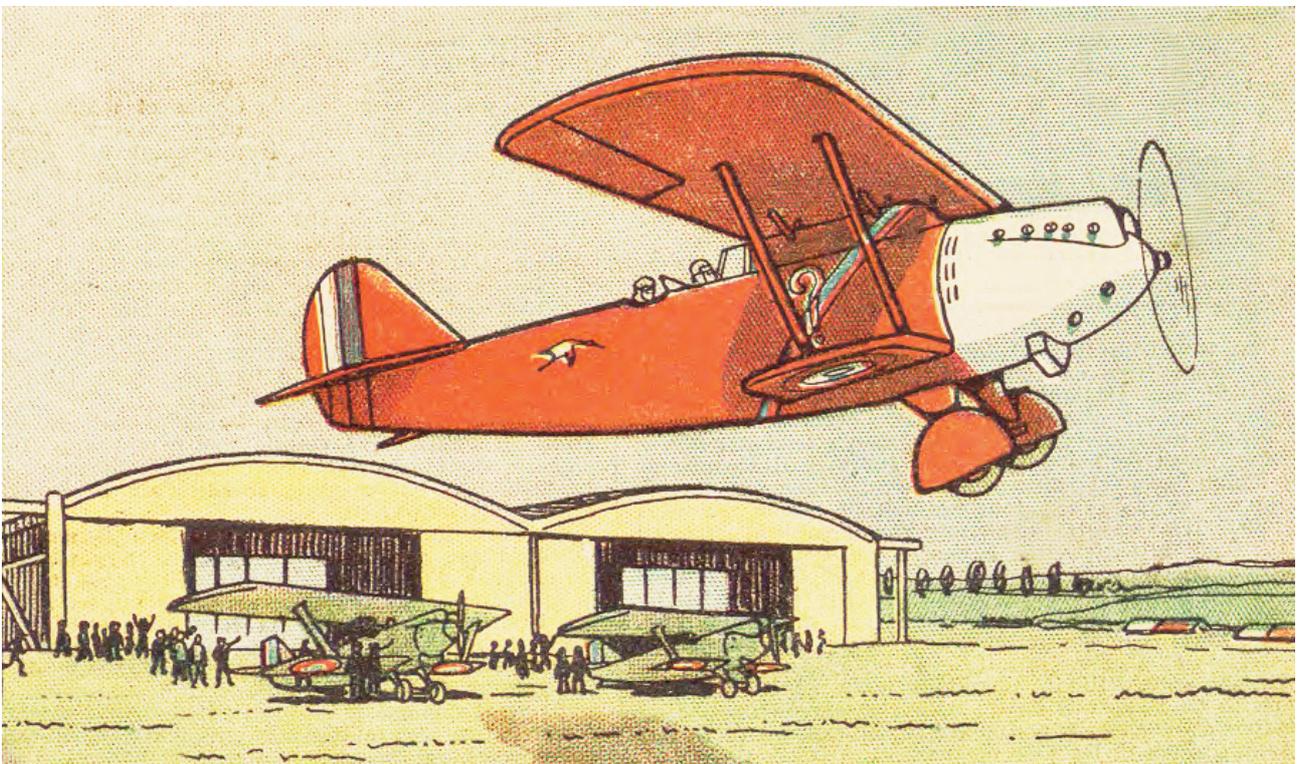
Marcel JEANJEAN - 1930



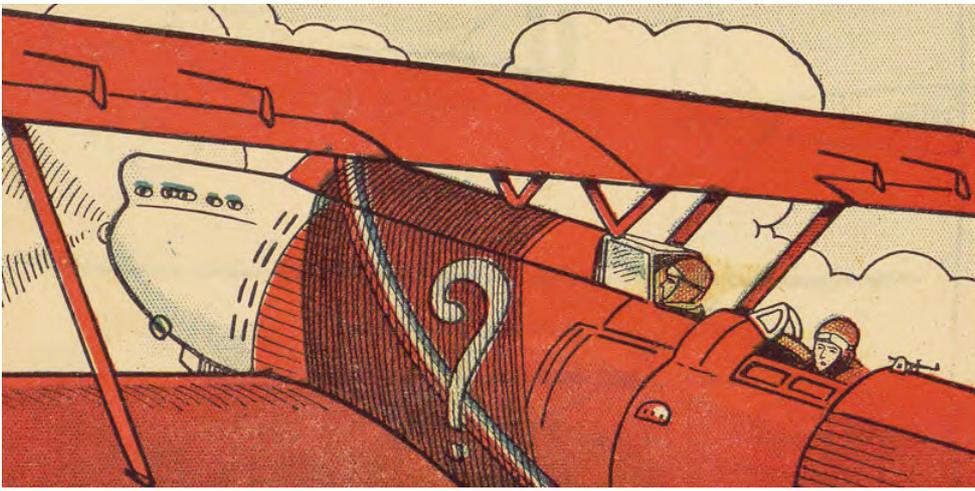
Extrait de ce magazine :
Récit de l'odyssée du « Point d'Interrogation » en images par Marcel Jeanjean ci-dessous.



1. Le 31 août, Costes et Bellonte, s'étant rendus, comme chaque jour, à l'Office national de Météorologie, eurent la surprise de trouver des indications favorables pour la grande traversée qu'ils projetaient. Le départ fut décidé pour le lendemain. Pendant la nuit, les mécaniciens firent le plein des réservoirs. Lorsque le jour parut, le matin du 1er septembre, une brume épaisse couvrait le terrain du Bourget. On savait pourtant que le ciel était dégagé sur l'Océan, mais le départ était impossible. Vers 10 heures, le brouillard...

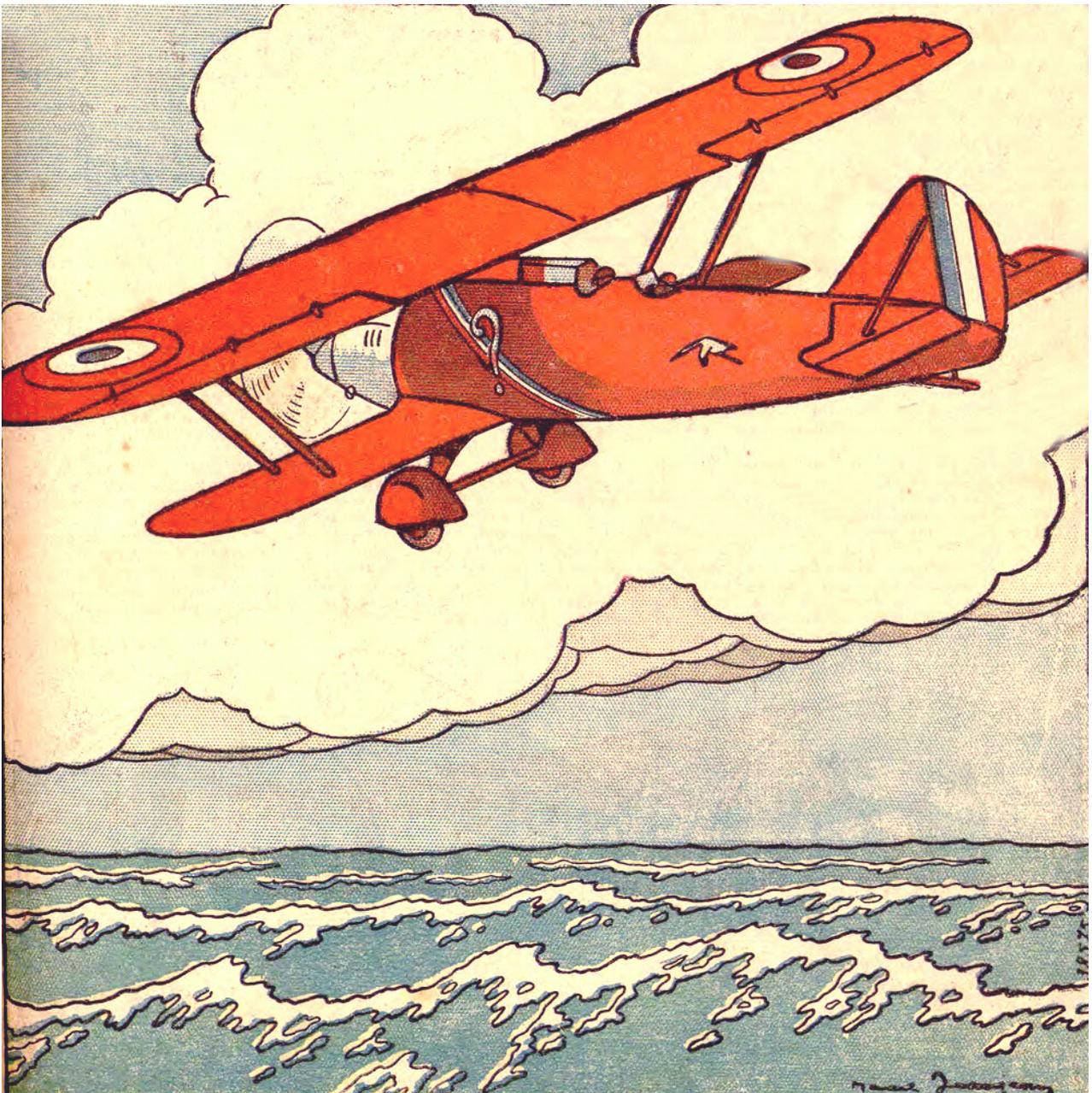


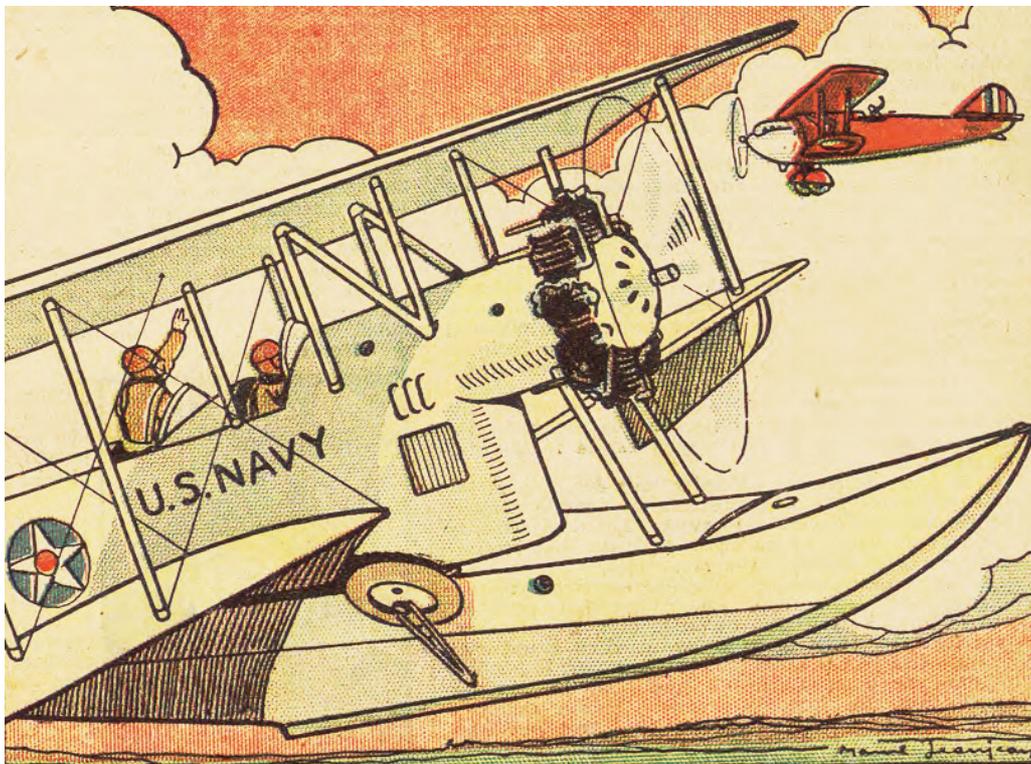
2. ... se dissipa enfin et, entourés de leurs amis et des ingénieurs qui les assistaient, Costes et Bellonte prirent place à bord du « Point d'Interrogation ». A 10 h 55, l'avion fut mis en piste et prit le départ. Ce fut une minute d'angoisse, car le décollage d'un appareil pesant 6 400 kilos, chargé de plus de 5 000 litres d'essence, est une opération terriblement difficile. Le « Point d'Interrogation » prit sa course et roula environ 4 200 mètres, puis, obéissant à l'effort de son incomparable pilote, il s'arracha du sol et disparut en « rase-mottes » au-dessus de la campagne. Le grand voyage s'effectua sans incident. A bord...



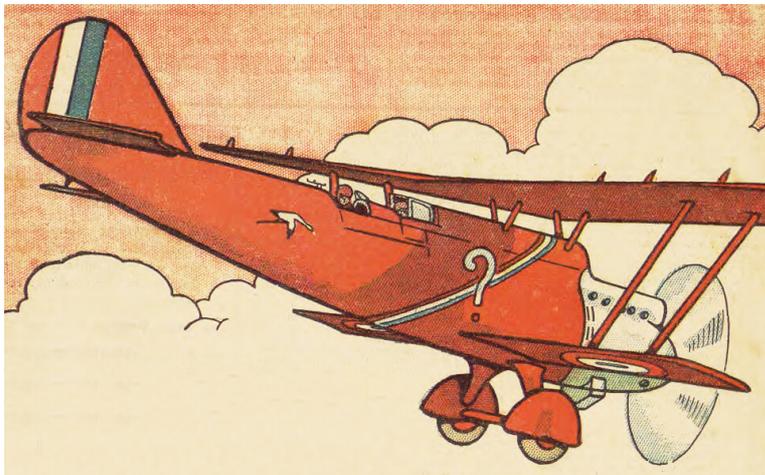
3. ... les soins de la navigation occupèrent tous les instants de l'équipage. Comme l'avaient annoncé les météorologistes, le temps était favorable au-dessus de l'Atlantique. Des zones de mauvais temps, signalées à l'avance, furent soigneusement contournées par l'avion transatlantique. Bellonte resta constamment en relations, par T.S.F., avec les navires qui se trouvaient sur le trajet. La nuit tout entière se passa au-dessus de l'Océan et le vaillant équipage put se diriger...

4. ... à l'aide des étoiles. Différents navires, qui relevèrent la position de l'avion par radiométrie lui précisèrent...





5. ... fréquemment sa position. Enfin, le lendemain, 2 septembre, à midi, Costes et Bellonte étaient signalés se dirigeant vers la Nouvelle-Ecosse. La côte américaine fut survolée peu après. La nouvelle que les aviateurs français approchaient souleva aux Etats-Unis un grand enthousiasme. De nombreux avions se portèrent à la rencontre du « Point d'Interrogation ». Voici un avion amphibie « Loening », garde-côte de la marine américaine, qui salue Costes et Bellonte.



6. Le « Point d'Interrogation », poursuivant son vol tout le long de la côte des Etats-Unis, arriva avant la nuit au-dessus de New-York. A 19 h 08 (heure américaine), il se posait sur l'aérodrome de « Curtiss-Field ». En Europe, il était à ce moment minuit 12, car il ne faut pas oublier que l'heure américaine est décalée de cinq heures environ sur l'heure européenne.

La foule fit aux deux aviateurs une ovation indescriptible. Lindbergh était venu en toute hâte en avion avec sa jeune femme à New-York pour assister à l'arrivée triomphale de ses camarades français qui lui rendaient la visite qu'il leur avait faite trois ans auparavant. Pour la première fois, l'Atlantique nord était franchi dans le sens Est-Ouest, « de capitale à capitale », d'un seul coup d'aile, en 37 h 14 mn de vol.

La ténacité de Costes et de Bellonte était magnifiquement récompensée. La réception que les Etats-Unis firent à Costes et Bellonte fut digne de celle que la France avait faite à Lindbergh en 1927. Fêtés partout, salués par les plus hautes personnalités d'Amérique, Costes et Bellonte entreprirent, à travers les Etats-Unis, une grande tournée de propagande qu'on appela la « Tournée de l'Amitié », et qui permit de faire admirer partout le bel avion de France que nos deux vaillants compatriotes avaient mené à la victoire.