

LES GRANDS RAIDS

Seconde partie : L'ATLANTIQUE NORD DE 1928 A 1930

Aviation magazine n°228

1er novembre 1957

Le premier Paris - New-York

Nous avons précédemment étudié la glorieuse année 1927, qui mérite bien le surnom qui lui a été donné d' « Année de l'Atlantique » (1). Il est curieux de constater que, au cours des trois années dont nous entreprenons l'analyse, si le nombre des tentatives de traversées du grand océan va en diminuant, le pourcentage des réussites, lui, augmente constamment. Il faut sûrement voir là une conséquence de l'amélioration des matériels, mais aussi, de la part des équipages, la connaissance plus approfondie de la navigation aérienne et, particulièrement, l'expérience grandissante des conditions météorologiques régnant sur l'Atlantique-Nord. Le tableau ci-contre donne un raccourci saisissant des résultats obtenus et des échecs enregistrés.

Nous ne tiendrons évidemment pas compte, dans ce court exposé, ni des traversées effectuées par les dirigeables, comportant un transport de fret ou de passagers, ni des essais de « commercialisation » de l'Atlantique-Nord, au moyen d'avions ou d'hydravions catapultés du bord de certains grands paquebots. Cette initiative est due à notre Compagnie Générale Transatlantique qui réussit, au cours des années 1928, 1929 et 1930, respectivement 4, 8 et 6 départs en pleine mer, à destination soit de Cherbourg ou du Havre, soit de New York. L'Allemagne devait reprendre cette solution, lorsqu'elle fut abandonnée par la France : elle commença en 1930 et put effectuer 22 catapultages au cours de cette seule année.

Si nous considérons les résultats obtenus, pendant la période qui nous préoccupe, par les différentes nations ayant pris part à la grande compétition transatlantique, voici ce que nous pourrions constater :

- Etats-Unis : 8 tentatives, 4 réussites (2 en 1930).
- France : 6 tentatives, 2 réussites (première traversée française d'Ouest en Est, premier Paris-New York).
- Allemagne : 3 tentatives, 2 réussites (première traversée d'Est en Ouest).
- Grande-Bretagne, Espagne et Pologne, respectivement 2 tentatives ; Canada, Suède et Suisse, une tentative.

1928

Alors qu'en 1927, la très grande majorité des équipages avait pris le départ de la côte américaine, c'est de France, d'Irlande, d'Espagne ou du Portugal que s'envolèrent, en 1928, les trois quarts des avions et hydravions transatlantiques (2). **Le 13 mars**, la série s'ouvrait en Angleterre et la première tentative se terminait tragiquement : le pilote Hinchliffe et sa passagère, Miss Mackay, se perdaient en mer, sans que les recherches entreprises immédiatement permettent de retrouver leurs traces.

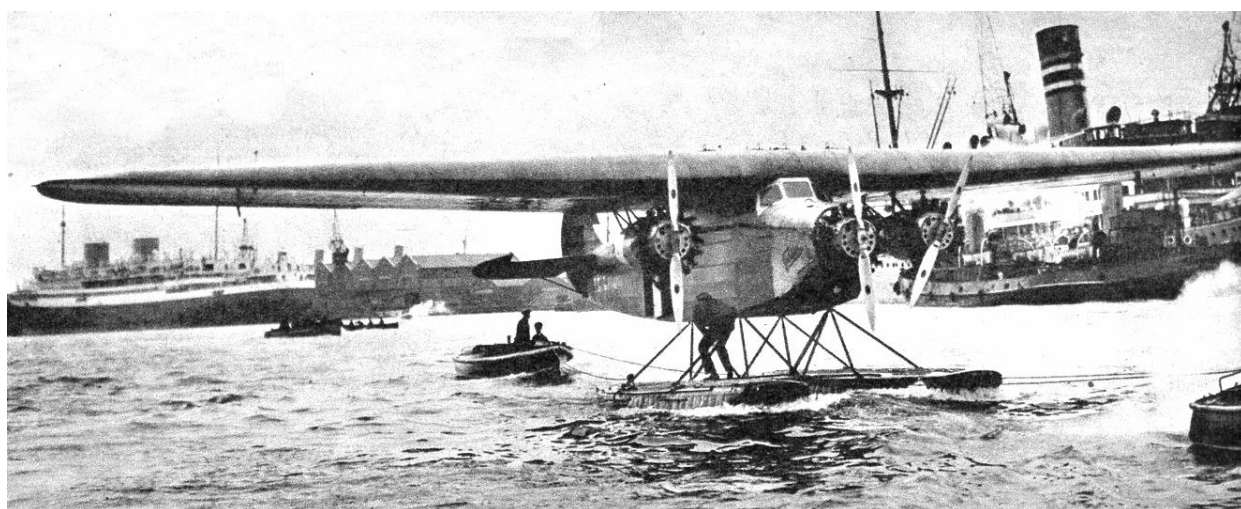


Le Junkers W-33 - Von Koehl, Von Hunenfeld, Fitzmaurice.

La seconde tentative, réussie cette fois, allait connaître un grand retentissement : c'était la première fois que devait être effectué, d'Est en Ouest, le parcours transocéanique. La route du Nord avait été choisie. Bien que tributaire, plus que toutes les autres, de redoutables complications atmosphériques, cette dernière présentait l'avantage d'étapes courtes, jalonnées d'escalas suffisamment accessibles. Son exploration s'imposait donc, en vue d'une exploitation commerciale possible. L'appareil choisi en vue de cette expédition n'était cependant pas un avion de transport, mais bien un avion de tourisme, le [Junkers W.33](#), le même qu'avait piloté Loose l'année précédente, au cours d'une semblable tentative, terminée par un retour en Allemagne, après un vol de 22 heures. Voici les caractéristiques du « Bremen » : envergure 17 mètres 75, longueur 10 mètres 50, surface portante 43 mètres carrés, moteur Junkers L-5 de 300 ch, vitesse de croisière 155 kilomètres-heure. Il décollait au poids de 3.700 kilos, avec 2.000 litres d'essence et 130

litres d'huile, lesquels lui assuraient une autonomie suffisante pour la traversée sans escale.

Le capitaine allemand von Koehl et son coéquipier, le baron von Hünenfeld, se rendirent d'abord en Irlande, où l'équipage devait se compléter du commandant Fitzmaurice, organisateur des Forces aériennes irlandaises. Le décollage, pour la traversée, eut lieu sur l'aérodrome de Dublin-Baldonnel, le **12 avril 1928**, à 5 heures 38 (G.M.T.). En dépit de la maîtrise du pilote, deux faux départs faillirent compromettre, dès le début, le succès de l'entreprise. Dans la nuit du 12 au 13, le « Bremen » fut déporté vers le Nord par une forte dérive et, après le temps favorable rencontré au commencement du voyage, l'équipage se trouva en présence d'un banc de brume très dense, situation que vint encore compliquer une panne de l'éclairage de bord. Pour comble de malchance, le compas, dans ces hautes régions était inutilisable, complètement affolé par la proximité du Pôle magnétique. Presque à bout d'essence, les conditions atmosphériques et les changements de route ayant entraîné une dépense excessive de carburant, le pilote réussit à se poser le 14, dans l'île de Greenly (côte du Labrador), à 500 kilomètres dans l'ouest de Terre-Neuve, sur un lac gelé. Dans le choc brutal qui se produisit à l'atterrissage, l'appareil fut sérieusement endommagé, mais l'équipage était indemne. Le but proposé, New York, n'avait pas été atteint, mais l'Atlantique-Nord avait été franchi. La distance parcourue était de l'ordre de 3.500 kilomètres, couverts en 36 heures de vol, ce qui marque la violence des vents contraires et la vraisemblance d'un allongement considérable de l'itinéraire, en raison des dérives constatées. Quoiqu'il en soit, la route aérienne Nord de l'Atlantique était reconnue et ses possibilités commerciales admises.



***L'hydravion « Friendship », Fokker F-VII « Friendship »
William Stultz, Edward Gordon, Amelia Erhart***

C'est le **17 juin**, à 14h 51, que [l'hydravion « Friendship », Fokker F-VII](#) à trois moteurs Wright « Whirlwind » de 220 ch, quittait la baie des Trépassés (Terre-Neuve), pour se poser à Llanelly (Grande-Bretagne), le lendemain à 11h 40, ayant parcouru 3 380 kilomètres en 20h 49 minutes, sa vitesse moyenne étant supérieure à 160 kilomètres-heure. Le voyage se termina le 19 à Southampton, et l'équipage trouva dans ce port le plus cordial accueil, après une dernière étape de 220 kilomètres. Trois personnes étaient à bord de l'appareil : le chef pilote William Stultz, Edward Gordon, second pilote et Miss Amelia Erhart, passagère. Au cours de la traversée, il fallut péniblement lutter contre des conditions atmosphériques extrêmement défavorables : la brume, la neige et la pluie contrarièrent la navigation sur la plus grande partie du parcours ; la vitesse de l'appareil s'en trouva diminuée, et il fallut le poser, presque à bout d'essence, près de la côte Ouest de l'Angleterre. Cette traversée sans escale était la première réussie par un hydravion, ce qui souligne de ce côté les progrès techniques et Miss Amelia Erhart était la seule femme ayant réussi, à cette date, la traversée de l'Atlantique-Nord. L'appareil était du même type que celui employé par Byrd l'année précédente, Maitland et Hagenberger l'avaient également utilisé en 1927 pour la traversée San Francisco-Honolulu.

C'est maintenant une véritable « série noire » qu'il nous faut enregistrer et l'année 1929 finissait encore plus mal qu'elle avait commencé. De juillet à novembre, on compte neuf nouvelles tentatives, pour lesquelles on trouve six abandons dont trois au départ, deux par suite de panne de moteur, une en raison du mauvais temps. Deux équipages purent être recueillis après un amerrissage forcé, mais le pilote américain MacDonald disparut en mer : il était parti, seul à bord, de Terre-Neuve, le 17 octobre, sur un avion léger.

1929

Neuf tentatives seulement au palmarès de 1929 : deux réussites complètes, trois abandons dont un par accident aux Açores (3), deux équipages recueillis en mer, l'un d'eux retrouvé intact après huit jours de dérive, l'hydravion fut pris en remorque et hissé à bord du bateau sauveteur ; deux équipages perdus corps et biens, dont l'aviateur américain Ditemann, seul sur une avionnette à moteur de 45 ch. A première vue, ce bilan sommaire n'apparaît pas très encourageant, mais ses résultats en sont comparativement meilleurs que ceux de l'année précédente.



Le Bernard 191 GR - Assollant, Lefèvre et Lotti

La première tentative réussie est cette fois une tentative française. L'équipage comprenait le pilote Jean Assollant, le navigateur René Lefèvre, Armand Lotti, radiotélégraphiste et commanditaire de l'expédition. Entreprise privée ainsi qu'on le voit, et d'un caractère exclusivement sportif. Ce raid fut marqué pour la première fois, par la présence à bord d'un passager clandestin, qui fut découvert dans le fond du fuselage, quelque vingt minutes après le départ. Cet amateur d'aventures faillit bien compromettre définitivement le décollage : sa présence occasionnait une surcharge intempestive et un déséquilibre dangereux dans la répartition des poids.

Le personnel et le matériel, avion [Bernard 191-G.R.](#), baptisé « [L'Oiseau Canari](#) » furent transportés par paquebot aux Etats-Unis. Le Bernard 191-G.R. se présentait ainsi : envergure 17,30 m, longueur 12,80 m, surface portante 42,90 m², moteur Hispano-Suiza de 600 ch, poids à vide 2.930 kilos, poids en charge 5.710 kilos, poids de carburant et d'huile emportés 2.960 kilos, vitesse de croisière 190 kilomètres-heure. L'avion remonté fut amené sur la plage d'Old Orchard (U.S.A.), particulièrement favorable au décollage des appareils de grand raid, donc lourdement chargés.

Le départ eut lieu **le 13 juin** et, le 14, « L'Oiseau Canari » se posait sur la plage de Comillas, près de Santander (Espagne), ayant parcouru 5.500 kilomètres en 29 heures 22 minutes, à la vitesse moyenne de 188 kilomètres-heure. En dépit de la vitesse atteinte, la traversée n'avait pas été de tout repos ; pendant la presque totalité du parcours, le pilotage fut rendu pénible par les mauvaises conditions météorologiques. Il fallut, après un départ difficile toute

la virtuosité d'Assollant pour triompher de ces difficultés. Malgré la forte dérive vers le Sud qui fit manquer à l'équipage les côtes de France la navigation, dans l'ensemble, se montra satisfaisante. La traversée d'Assollant, Lefèvre et Lotti était la première tentative d'un équipage français, partant de la côte orientale des Etats-Unis, utilisant un matériel français (4).

La performance des deux Américains Roger Williams, pilote et Lewis Yancey navigateur, est en tous points comparable à la précédente. Bien que leur avion ait été équipé d'un moteur de puissance bien inférieure, mais trouvant des conditions atmosphériques moins défavorables, les deux hommes, partis eux aussi d'Old Orchard **le 8 juillet**, se posaient le 9 à Albericias, près de Santander. Ils avaient réussi la traversée en 31h 10 à la vitesse moyenne de 175 kilomètres-heure. L'avion du raid, le « [Miss Columbia](#) » était un [Bellanca](#) de 14,17 m d'envergure, 8,15 m de longueur, 25,26 m² de surface portante, équipé d'un moteur Wright « Whirlwind » de 220 ch ; son poids à vide n'était que de 840 kilos et de 2.460 kilos en charge; il emportait, à son départ des Etats-Unis, 1.710 litres d'essence et 80 litres d'huile.

Nous devons dire ici quelques mots de la première tentative de Costes et Bellonte pour joindre directement Paris à New York ; elle est un magnifique exemple de sang-froid et de prudence. Partis du Bourget, le 13 juillet 1928 les deux hommes se rendirent bientôt compte que la consommation d'essence dépassait largement les prévisions. Plutôt que de courir le risque d'une catastrophe, Costes et Bellonte décidèrent de faire demi-tour au large des Açores et de revenir à leur point de départ ayant, malgré tout, couvert d'un seul vol une distance d' 'environ 4.000 kilomètres ?

1930

Il semble que la « fièvre de l'Atlantique » soit singulièrement tombée au cours de cette dernière année : cinq tentatives seulement, mais quatre réussites, dont l'une, celle du pilote américain Kingsford Smith et de son équipage, ne rentre pas dans le cadre de cette étude : elle fait partie d'un « Tour du Monde » et ceux-ci auront leur tour, dans une série d'articles à eux réservés.

L'Allemagne reprenait, en 1930, son programme de reconnaissance de la route du Nord. Le **1er avril**, sur un Klemm L-25 de 40 ch, Hirth et Weller arrivait jusqu'à Reykjavik (Islande) mais, à bout de souffle, ne pouvait pousser plus loin. L'expérience recommençait quelques mois plus tard, cette fois avec un hydravion de type commercial.

C'était un [Dornier « Wal »](#) déjà vieux de sept ans qui, après avoir fait ses preuves aux régions Arctiques avec Roald Amundsen, avait été utilisé en 1927 par le pilote anglais Courtney, pour une tentative avortée de l'Atlantique-Nord. En voici les caractéristiques : envergure 22,50 m, longueur 17,25 m, surface portante 95 m², deux moteurs Rolls-Royce de 360 ch, poids à vide 3.250 kilos, poids en charge 5.750 kilos, vitesse de croisière 150 kilomètres-heure. L'équipage se composait du chef de bord von Gronau, du second pilote Edward Zimmer, du radiotélégraphiste Fritz Albrecht et du mécanicien Franz Hack. Parti de Warnemünde le 20 août, l'hydravion amerrit à Reykjavik dans la même journée. Il ne put en repartir que le 22, en raison du mauvais temps et la seconde étape, de 1.500 kilomètres, le conduisit à Ivigtuit (Groenland). Le lendemain 23, l'équipage, après avoir dépassé Terre-Neuve, se posait à Cartwright (Labrador). Enfin, il atteignit New York le 26, ayant dû s'arrêter deux fois, toujours en raison des conditions atmosphériques déplorables, à Queensport et à Halifax. Le pilote terminait son voyage en se posant sur la rade du grand port américain, face à la statue de la Liberté. Six étapes avaient été couvertes en sept jours, soit 44h 15 de vol effectif. Ainsi, l'Allemagne continuait sa prospection méthodique de la voie septentrionale, sur laquelle elle n'avait pas de concurrents. Elle posait les jalons d'une future ligne commerciale, reliant directement le Reich au Nouveau Continent. Venant après le voyage du « Bremen », celui du Dornier « Wal » en confirmait toutes les possibilités.



***Breguet XIX GR Superbidon « Point d'interrogation »
Costes et Bellonte.***

Nous avons vu, en 1929, le semi-échec de Costes et de Bellonte. En dépit de toutes les difficultés, cet équipage d'élite était loin d'avoir renoncé. Ayant préparé soigneusement leur nouveau départ, dans le silence et le recueillement, les deux hommes étaient restés sourds à toutes les influences qui voulaient précipiter leur action et, principalement, à la pression de l'opinion publique, impatiente de voir s'accomplir la grande performance. Costes et Bellonte choisirent leur heure et s'y tinrent, sans bruit, sans aucune publicité. Le **1^{er} septembre 1930**, à 10h 54, ils décollèrent du Bourget sur leur avion rouge, le [Breguet XIX GR Superbidon « Point d'interrogation »](#). C'était le Breguet spécial que nos lecteurs connaissent bien, dérivé du XIX classique, détenteur de nombreux records et instrument de très belles performances.

Pour cette journée du 1^{er} septembre, l'Office National Météorologique, en liaison constante avec les postes américains de météo, annonçait une journée de qualité exceptionnelle, avec un vent favorable sur la plus grande partie du parcours. A 14h 45, l'appareil était signalé au-dessus de l'Irlande ; il s'engageait bientôt sur l'Atlantique. Au cours de la traversée, Bellonte put entrer successivement en communication avec les paquebots « Ile-de-France », « Berengaria », « Rochambeau », « Liberty », « Bremen » et confirmer ainsi les différentes positions de l'équipage. Les conditions météorologiques indiquées au départ par l'O.N.M. s'étant révélées exactes, le « Point d'interrogation » pouvait terminer son voyage, sans autre incident qu'un détour occasionné par la proximité d'un orage. Après avoir survolé Boston, [Costes et Bellonte arrivèrent à New York](#) et, ayant doublé la statue de la Liberté, se posaient sur le Curtiss Field. Ils avaient effectué un vol de 6.200 kilomètres, à la vitesse moyenne de 167 kilomètres-heure.

Ainsi, après un peu plus de trois ans, la France avait pu rendre aux Etats-Unis, la « politesse » faite par Lindbergh à notre capitale, avec la magistrale prouesse que représentait en 1927 le raid New York-Paris. La splendide performance de Costes et Bellonte eut, en Amérique aussi bien qu'en Europe, un énorme retentissement. Aux Etats-Unis, d'abord, où de magnifiques réceptions attendaient les deux aviateurs, au cours d'une tournée triomphale, dans toutes les grandes villes qu'ils visitèrent. Puis l'appareil démonté et mis en caisses, le « Point d'interrogation » et son équipage rentrèrent en France par le paquebot et se retrouvèrent au Havre. Là, l'avion désormais célèbre, fut remis en état de vol et le voyage s'acheva au Bourget. Une escadrille de neuf appareils de chasse, appartenant au

34^{ème} régiment d'aviation, fit à Costes et à Bellonte une escorte d'honneur, tout au long de cette dernière étape.

Au total, le « Point d'interrogation » et son équipage avaient couvert, au cours de cette randonnée sans précédent, plus de 25.000 kilomètres, avec environ 130 heures de vol effectif. Costes et Bellonte furent reçus à Paris par le conseil municipal et par les assemblées parlementaires. A l'Élysée, le président de la République remit au pilote la cravate de commandeur de la Légion d'honneur et la rosette d'officier au navigateur. Le « Point d'interrogation », avant de prendre sa retraite au musée de l'Air, effectua encore, avec le même équipage, un « Tour de France », qui portait à 28.660 le nombre de kilomètres parcourus.

TABLEAU RECAPITULATIF DES TRAVERSEES ET TENTATIVES DE TRAVERSEES DE L'ATLANTIQUE-NORD, EN 1928, 1929 ET 1930

DATES	TERRITOIRES DE DEPART	EQUIPAGES	NATIONALITE	RESULTATS
1928-13/3	Angleterre	Hinchcliffe, Miss Mackay	anglaise	perdus en mer
11/4	Irlande	Von Koehl, Hunenfeld, Fitzmaurice	allemande	traversée en 36 h.
17/6	Terre-Neuve	Stultz, Gordon, Amelia Erhart	américaine	traversée en 20 h. 49
22/6	France	Paris, Marsot, Cadiou	française	abandon, panne moteur.
1/8	Espagne	Franco, Gallaeza, Ruiz de Alda	espagnole	id.
2/8	Portugal	Courtney, Rosner, Gilmory, Pierce	anglaise	amer. forcé, équipage sauf
3/8	France	Idziwodsky, Kubala	polonaise	id.
18/8	Canada	Bert, Hawel, Kramer	canadienne	abandon, mauvais temps
25/8	France	Coudouret, de Mailly-Nesle	française	abandon au départ
3/9	—	Lefèvre, Assollant	—	id.
4/10	Etats-Unis	Levine, Williams	américaine	id.
17/10	Terre-Neuve	Mac-Donald	—	perdu en mer
1929- 3/6	Suède	Ahrenberg, Flooden, Jungland	suédoise	abandon, avaries
13/6	Etats-Unis	Assollant, Lefèvre, Lotti	française	trav. en 29 h. 22
21/6	Espagne	Franco, Gallaeza, Ruiz de Alda, Peres	espagnole	amer. forcé, équipage sauf
3/7	Etats-Unis	Gast, Kramer	américaine	id.
9/7	—	Williams, Yancey	—	traversée en 31 h. 10
13/7	France	Idziwodsky, Kubala	polonaise	accident, pilote tué
13/7	—	Costes, Bellonte	française	demi-tour Açores
19/8	Portugal	Kaëser, Luscher	suisse	perdu en mer
22/10	Terre-Neuve	Ditemann	américaine	id.
1930- 4/7	Irlande	Kingsford Smith, etc.	américaine	Tour du Monde
1/8	Allemagne	Hirth, Weller	allemande	arrêt en Islande
20/8	—	Von Gronau, Zimmer, Albrecht, Hack	—	traversée en 44 h. 15
1/9	France	Costes, Bellonte	française	traversée en 37 h. 17
9/10	Terre-Neuve	Boyd, Connor	canadienne	traversée en 25 h. 10

Le dernier raid de 1930 fut la traversée effectuée par deux aviateurs canadiens, le capitaine Boyd, pilote, et le lieutenant Connor, navigateur. L'avion de cette tentative était une vieille connaissance : le « Miss Columbia », lequel avait servi à Chamberlin et Levine en 1927 (1), pour le voyage New York-Helfta, record mondial de distance en ligne droite, puis à Williams, en 1930, pour sa traversée New York-les Bermudes et retour. Partis de Montréal le

19 septembre, les deux hommes se posaient bientôt à Charlottetown en raison du brouillard et arrivaient à Harbour Grâce (Terre-Neuve) seulement le 23. Là, il était procédé à une ultime révision de l'appareil. Le « Miss Columbia » quittait Terre-Neuve le 9 octobre et atterrissait prématurément le lendemain sur la plage de Tresco (îles Scilly), par suite de l'obstruction d'une canalisation d'essence. 3.850 kilomètres avaient été couverts en 25h 10 de vol. Après quelques heures de beau temps, l'équipage avait trouvé la pluie à la fin de la première journée et, le 10 une brume très épaisse, gênant considérablement la navigation. Un seul paquebot put signaler le passage du « Miss Columbia », dont l'équipement ne comportait pas de poste radiotélégraphique.

L'année 1930 se terminait donc sur la dix-septième traversée de l'Atlantique-Nord. Si la sécurité s'était accrue, les temps ne s'étaient pas encore considérablement améliorés. Il restait encore beaucoup à faire avant que le voyage Paris-New York devienne autre chose qu'un exploit sportif et que le trafic commercial, sur cette route maintenant si fréquentée, puisse enfin entrer dans la voie des réalisations.

André BIE

Ex-bibliothécaire au musée de l'Air.

Notes :

(1) Voir « Aviation-Magazine ». n° 228.

(2) Huit appareils sur douze.

(3) Pilote polonais Idziwodsky tué, passager blessé.

(4) En, 1957, le Bernard « L'Oiseau Canari » et le Breguet « Point d'interrogation » sont tous deux conservés au musée de l'Air, à Chalais-Meudon.

Lien vers la première partie : [L'Atlantique Nord en 1927 – Charles Lindbergh](#)

Voir aussi : [« Les raids transatlantiques » par Marcel Jeanjean](#)

La mise en page de ce document publié dans « Aviation Magazine » en 1957 a été adaptée pour permettre d'en obtenir une version numérique, tout en respectant au plus près l'original. Les photographies, illustrations et tableaux ont cependant fait l'objet d'un « lifting ».

[François-Xavier Bibert – Mars 2024](#)

Il est placé dans le cadre des recherches, publiées dans ce site, portant sur la première traversée de l'Atlantique Nord par « l'Oiseau Canari » en juin 1929, avion et équipage français : Jean ASSOLLANT – René LEFÈVRE -Armand LOTTI.

Lien vers la page principale : [Jean Assollant – Pilote de l'Oiseau Canari](#)

Dans cette page, on trouvera en outre les liens vers plus de 40 pages, qui lui sont annexées dans ce site, entièrement consacrées aux acteurs du raid mémorable de « l'Oiseau canari »