

SEQUENCE HISTOIRE DE L'AVIATION

LA VERITABLE PREMIERE TRAVERSEE DE L'ATLANTIQUE

Aujourd'hui, il est communément admis que le premier franchissement de l'Océan Atlantique, dans le sens ouest – est, fut effectué par Lindbergh sur le Spirit of Saint Louis. Mais n'a-t-on pas volé cet exploit à ceux qui l'ont réellement réalisé les premiers : c'est-à-dire Alcock et Brown ?



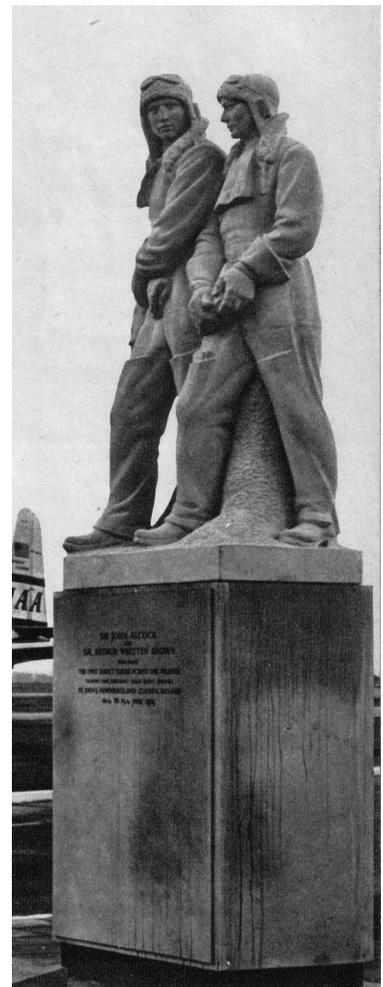
Pendant la première guerre mondiale, les avions et les moteurs ont fait d'énormes progrès techniques et en 1919, le stock de machines volantes est impressionnant, tant en ce qui concerne les chasseurs monomoteurs que les bombardiers multimoteurs. L'esprit pionnier règne toujours en maître car la période du conflit a mis en sommeil tous les grands raids aériens. En 1913, le propriétaire du journal, le Daily Mail, Lord Northcliffe a bien proposé un prix de 10 000 Livres Sterling à celui qui traverserait le premier l'Atlantique nord mais la distance la plus courte, de Terre Neuve à l'Irlande, représente tout de même 3 000 Km et aucun appareil existant alors ne peut la franchir. Certes, il est prévu dans le règlement la possibilité de se poser sur l'eau pour ravitailler ou exercer des réparations mais cela paraît impossible au vu de la technologie de l'époque et de la plus élémentaire sécurité maritime. La seule solution est l'emport de carburant pour effectuer au moins 30 heures sans escales. Avant guerre, c'était totalement utopique mais c'était aussi un beau challenge !

A partir de 1917, les pays belligérants mettent au point des machines capables d'effectuer des bombardements sur Berlin tout en assurant leurs retours sur les bases anglaises ou françaises. Durant la durée de la guerre, Lord Northcliffe retire son offre mais seulement quatre jours après la signature de l'armistice, la presse annonce que la course à l'Atlantique était à nouveau ouverte. Tout cela pour stimuler la production de moteurs plus puissants et d'appareils mieux conçus car l'aiguillon de la machine guerrière avait disparu. Certaines modifications sont toutefois apportées à la mouture initiale du pari audacieux : durée maximale du trajet à effectuer en 72 heures, un seul amerrissage autorisé et participation interdite aux ennemis d'hier ! Cette compétition n'est ouverte qu'aux équipages civils et est supervisée par le Royal Aéroclub.

Les protagonistes de cet exploit injustement méconnu et leur surprenante machine, le Vickers Vimy

John Alcock, né à Manchester en 1892, est déjà passionné d'aviation lorsqu'il intègre l'école des mécaniciens aéro dans l'une des premières écoles de pilotage anglaise à Brooklands. Cet établissement est dirigé par un français Maurice Ducrocq et bénéficie d'un aérodrome à proximité où vont s'installer de célèbres usines d'avions durant la première guerre. Il fait son premier vol sur un Farman à hélice propulsive et passe son brevet de pilote (n° 368) le 26 novembre 1911. Il poursuit sa carrière de mécanicien devenant même contremaître jusqu'à son incorporation dès le début du conflit. Il sert dans le Royal Naval Air Service avec le grade de lieutenant durant trois ans, en tant qu'instructeur, avant d'être envoyé sur le front oriental où il sera abattu par les turcs au cours d'une mission de bombardement aux commandes d'un Handley Page. Sa captivité durera tout le temps de la guerre.

Arthur Whitten Brown est un peu plus âgé puisque né en 1886. Il a travaillé chez Westinghouse avant d'être incorporé à Glasgow dans le Régiment de Manchester suite à sa renonciation de sa citoyenneté américaine qu'il tenait de ses deux parents. En 1915, il est transféré dans le Royal Flying Corps comme observateur mais se fait descendre le 10 novembre de la même année au dessus des lignes allemandes. Gravement blessé à la jambe gauche, il conservera toute sa vie une sérieuse boiterie handicapante. Son statut de prisonnier de guerre va durer jusqu'à l'armistice de 1918 mais il peut bénéficier de conditions de détention assez favorables puisque, grâce à des colis de la Croix Rouge, il parfait ses compétences en matière de navigation.



A la démobilisation, Alcock est capitaine et Brown, lieutenant. Une boutade court alors dans les mess des officiers en partance pour la vie civile :

- Quel est le danger le plus grave qui guette un pilote militaire ?
- Mourir de faim !

Ce 11 mars 1919, Alcock vient déposer un CV à la direction de Vickers, dans le cadre d'une recherche d'emploi. A la porte, il bouscule par inadvertance un autre officier démobilisé qui traîne la jambe.

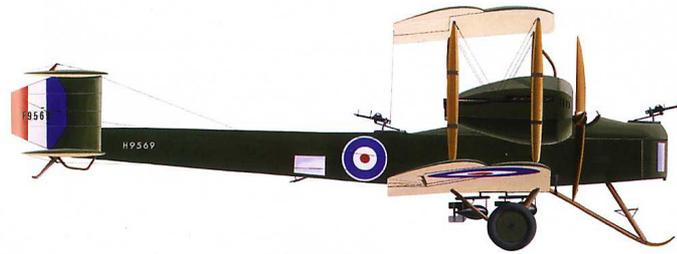
- La guerre, interroge Alcock en désignant la boiterie.



- Les allemands m'ont abattu en 1916, répond Brown.
- Pilote ?
- Navigateur.

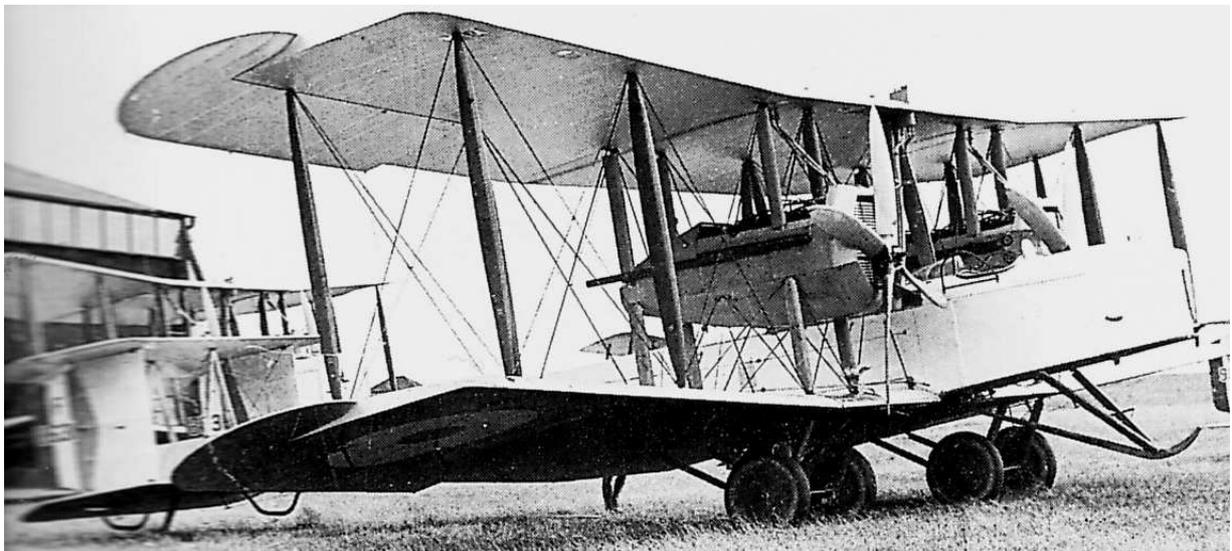
L'histoire raconte que ce jour là Brown n'entre pas dans le bureau d'embauche de l'entreprise mais que tous les deux partent ensemble, comme de vieux amis, échanger des bières au « Blue Bird », le club des aviateurs de Brooklands. « Comment continuer à voler tout en gagnant sa vie ? » était la seule conversation à chaque table.

Vickers a construit, à la fin des années de guerre, un bombardier arrivé trop tard sur le front pour prendre part aux hostilités, en dehors de rares exemplaires envoyés



en France. Le Vimy – du nom d'une ville du Pas de Calais où les forces canadiennes avaient livré une terrible bataille contre les armées du Kaiser – est un gros

biplan bimoteur équipé de deux excellents Rolls Royce Eagle VIII de 360 Cv avec 12 cylindres en V refroidis par eau. En avril 1919, une version modifiée pour le transport commercial fait son premier vol et devient le Vickers FB 28 Commercial.



Le directeur écossais de l'usine, Max Muller, est séduit par l'expérience et l'enthousiasme d'Alcock. Il lui confie la mise au point de cette nouvelle version civile. En enlevant les lance bombes et le logement du mitrailleur avant, il est possible d'installer de nouveaux réservoirs de carburant. Le prix du Daily Mail est dans toutes les têtes mais les 3 275 litres d'essence entraînent une surcharge d'une demi tonne pour effectuer le trajet. Les ingénieurs de Vickers refont leurs calculs et décident que ça peut passer.



Trois semaines après leur première rencontre, Brown se décide à pousser la porte du service du personnel de Vickers pour postuler à un emploi de mécanicien. Durant l'entretien, Max Muller fait allusion à ses études sur la navigation, entreprises en captivité. Brown met son tempérament réservé au fond de sa poche en prenant bien soin de le coincer par une poignée de chiffons imbibés de graisses. Il lui parle alors

de sextants, de calculs de dérive et des premiers relèvements gonio recueillis sur les fréquences radio. Muller a vite le sentiment d'avoir trouvé le chaînon manquant de sa magic team. Seul problème, Brown a prévu de se marier dans les prochaines semaines...Le soir même, il annonce à sa fiancée que le mariage doit être différé car il part traverser l'Atlantique en Vimy...

Au mois d'avril 1919, le prix est porté à 13 000 Livres...

La course à l'Atlantique Nord

Le challenge est donc ouvert à toutes les nations hors mis l'Allemagne. La France et l'Italie sont les premières à déclarer forfait puis la Suède doit abandonner après la perte de son appareil en mer. Les Américains décident de ne pas concourir mais – pour montrer au monde leur avance et leur technologie supérieure naissante – font décoller en mai, de Terre Neuve, trois hydravions Curtiss dont l'un d'eux parvient, après une escale prévue aux Açores, à gagner Lisbonne. Cette aventure, tentée dans le cadre d'un exercice militaire naval consistant à relier des destroyers préalablement disposés le long du trajet, n'entre pas dans les stipulations exclusivement civiles du pris Northcliffe.

Les anglais restent donc seuls en lice.

La société **Short Brothers** a confié son hydravion monoplan « **Shamrock** » à **Wood et Willie** mais l'appareil s'abîme en mer d'Irlande dès le début de son vol. Les deux pilotes sont rapidement repêchés mais, pour eux, le record est une affaire oubliée. Leur mésaventure est toutefois instructive car ils ont tenté leur raid aérien à partir du Pays de Galles.



Dès les premiers miles se sont retrouvés avec un fort vent de face qui ne leur aurait pas permis d'atteindre Terre Neuve, même sans la panne moteur. Les autres équipages vont tenir compte de la leçon et envisager tous un vol Ouest – Est.

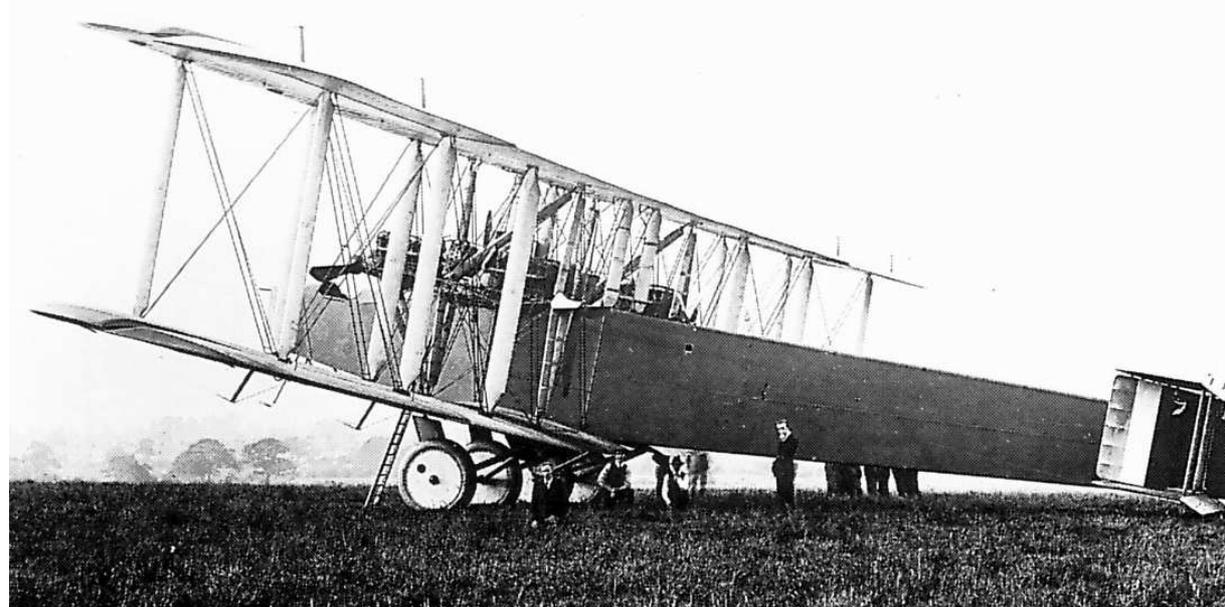
La **société Martinsyde** a construit un petit monomoteur biplace propulsé par un Rolls Royce Falcon de 285 Cv qui lui permet d'atteindre une vitesse de croisière de 177 Km/h. Avec près de 1 500 litres de carburant, sa distance franchissable est de 4 500 Km. Il est baptisé du nom de « **Raymor** » en l'honneur de son équipage constitué de Raynam et Morgan. Raynam est l'ancien directeur de l'école de pilotage de Sopwith. Le capitaine Morgan affirme à qui veut l'entendre qu'il descend en ligne directe du pirate Henry Morgan. La ressemblance avec le corsaire ne s'arrête pas là puisque, lui aussi abattu au dessus du sol français, il a été amputé de sa jambe gauche et porte à présent une prothèse de liège !

Les **constructeurs de Sopwith** ont placé leur confiance dans une machine de conception nouvelle nommée « **Atlantic** ». Il s'agit d'un biplan monomoteur qui largue son train après le décollage pour diminuer sa traînée. (Formule que l'on retrouvera plus tard sur le PL 8 Levasseur ou « Oiseau Blanc » de Nungesser et Coli qui disparaissent le 8 mai 1927.) Son moteur est toujours un Rolls Royce Eagle Mk VIII qui, avec un réservoir de 1 250 litres et une vitesse de 160 Km/h offre une autonomie de 4 800 Km. A ses commandes, Harry Hawker, meilleur pilote de Sopwith et Kenneth Gieves, un marin de la Navy sans expérience de navigation aérienne lors de son embauche mais ayant beaucoup navigué en mer. Hawker est un peu cabossé par la vie trépidante qui est la sienne et a été réformé du service actif ce qui ne l'a pas empêché de tester 283 appareils en 2 ans...

Handley Page a aussi engagé un avion dans la course à l'Atlantique : le V 1500. Tout comme le Vimy, c'est un bombardier lourd et de nuit, arrivé un peu tard sur le terrain des opérations militaires puisqu'on ne comptait que 3 machines en ligne à l'armistice. C'est un gros quadrimoteur de quatre Rolls

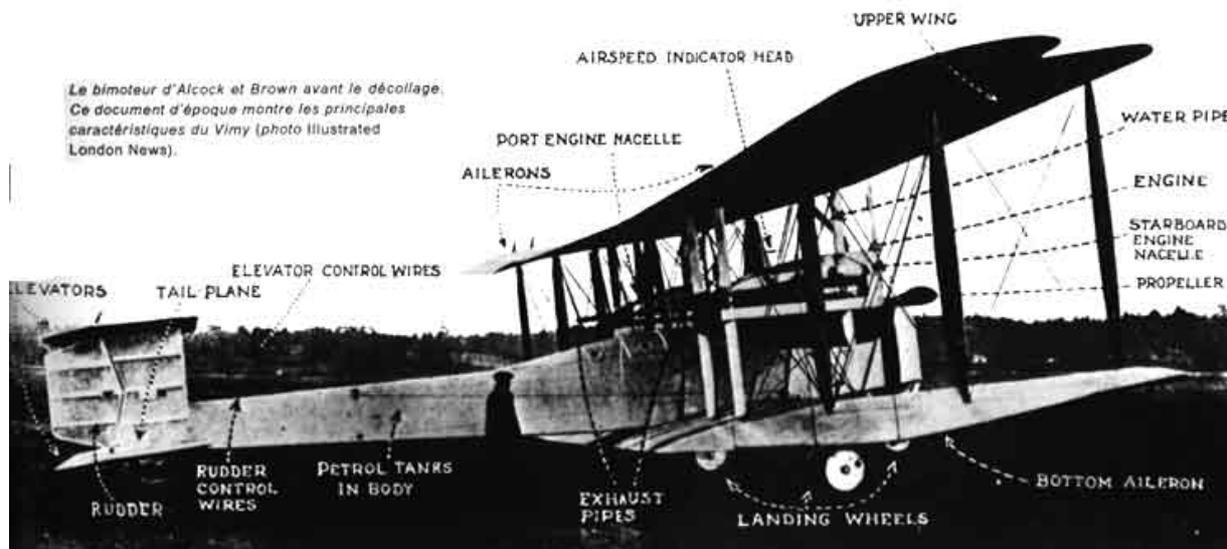


Royce Eagle VIII logés dans deux nacelles à la façon push pull. Son poids maximum est de 13,5 tonnes avec un rayon d'action de 2 000Km dans sa version bombardier. Pour l'aventure atlantique, il ne conservera de son origine militaire que son nom : **Berlin Bomber** (bien que



d'autres sources l'aient appelé également Atlantic). Il est commandé par un officier supérieur, l'amiral Kerr, assisté de deux hommes d'équipage.

L'usine Vickers a pris un peu de retard pour mettre au point le Vimy spécifique pour la course mais bientôt tous les éléments démontés sont mis en caisses. Une pour le fuselage, une pour les moteurs et deux pour les ailes. Mais l'envoi par bateau est considérable puisqu'on ne compte pas moins de 14 caisses !



La légende rapporte même qu'un blouson chauffant, spécialement conçu par la maison Burberry's complétait le paquetage d'un de nos futurs héros ! Alcock et Brown prennent le bateau pour le nouveau monde destination Terre Neuve via Halifax en Nouvelle Ecosse et arrivent à Saint Jean le 13 mai 1919. Les caisses du Vimy ne seront à bon port que beaucoup plus tard !

Le terrain d'aviation de Terre Neuve, c'est où please ? Ou les travaux préliminaires à l'exploit.

Trois équipes sont déjà présentes à Terre Neuve mais il n'y a pas le moindre champ d'aviation. Tout est donc à construire.

Depuis Londres, l'amiral Kerr a loué pour son Handley Page, la seule prairie identifiée permettant de faire décoller son monstre, dans un environnement de forêts, de collines et de lacs mais ce terrain n'est pas opérationnel. Il faut préalablement démolir deux maisons et un corps de ferme puis aplanir les bosses et les grosses mottes de terre à l'aide d'un rouleau tiré par trois chevaux de trait. Les travaux vont durer un mois.

Raynam et Morgan ont déniché une petite prairie près du lac Quidi Vidi non loin du port de Saint Jean. Ils commencent immédiatement le remontage de leur Martinsyde.

Hawker a trouvé un grand champ à la forme tarabiscotée, balayé des vents et bordé de haies mais jugé de longueur suffisante pour permettre le décollage du petit Sopwith Atlantic.

Alcock et Brown qui viennent d'arriver passent leurs journées à sillonner la grande île mais tous les terrains utilisables sont déjà cultivés. Kerr n'accepte de prêter son terrain que contre une somme élevée et...Après son départ pour l'Europe ! Mais c'est un fermier qui proposera

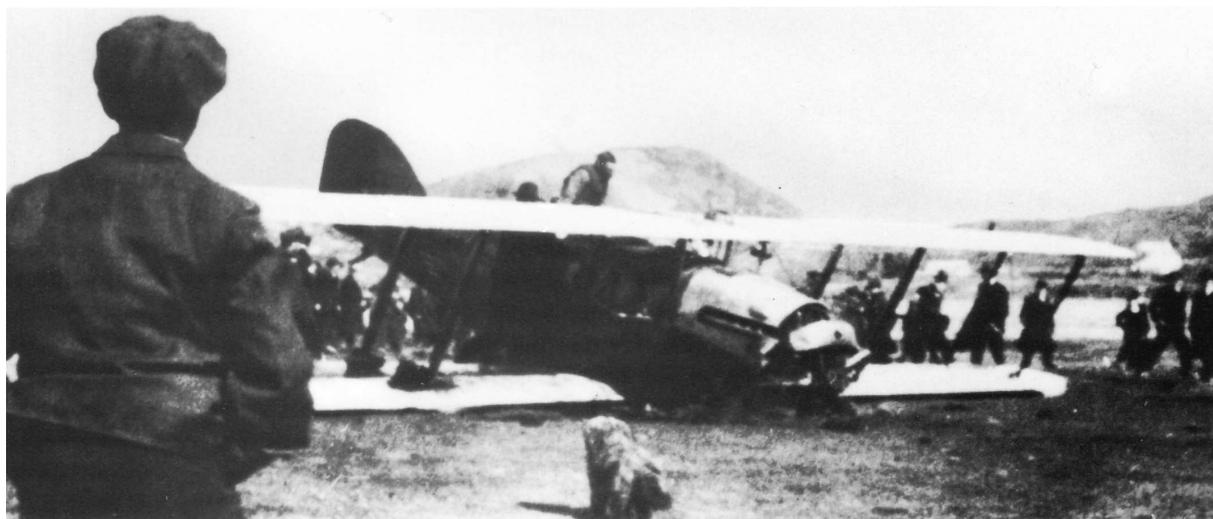
finallement une pâture gratuitement et mettra toute sa famille au travail pour en faire un ersatz de piste de décollage : Lester's Field.

En cette seconde quinzaine de mai, le temps n'est pas fameux et malgré l'inexistence de bateaux météo en mer tout le monde se rend bien compte que la seule chose à faire, c'est d'attendre. Les équipes sont donc occupées à remonter les machines, surtout chez Vickers où les caisses viennent juste d'être déposées sur le quai. Les soirées, dans le même hôtel pour la majorité car il n'y a guère de choix, se passent à inventer des plaisanteries plus ou moins fines et à ouvrir de rares bouteilles car Terre Neuve est encore sous le régime de la prohibition. Compatissant, un médecin de l'île prescrit des potions « ragaillardissantes » interdites lesquelles seront délivrées par un pharmacien complice et compatissant. Heureusement que quelques caisses marquées « pièces de rechange » sont, en réalité, des réserves de blend...

Le 19 mai, malgré le temps très incertain, les réservoirs du Sopwith et du Martinsyde sont remplis car les pilotes ne supportent plus d'attendre et sont impatients de gagner. Pilotes et navigateurs sanglent leurs épaisses combinaisons. On charge un sac de courrier par machine, quelques sandwichs pour la route et les scellés sont apposés sur la carlingue pour authentifier l'exploit.

Bien que la machine soit à pleine charge – ce qui n'avait pas été tenté en Europe – et que la piste soit loin d'être meuble, Hawker et Grievies trouvent encore l'énergie de plaisanter en faisant transmettre à Rayman, qui prépare sa machine sur un autre terrain, qu'ils l'attendront à Brooklands...A 15 h 40, heure locale, le Sopwith Atlantic parcourt 300 mètres avant de s'élever doucement et lourdement puis de mettre le cap sur l'océan, de larguer son train puis de disparaître, cap au sud est.

Rayman ne manifeste aucune frustration car il est prêt et que sa machine, plus rapide, doit lui permettre d'arriver en Irlande avant son concurrent. La presse des Terre-neuvas rapportera que plus de 2 000 badauds sont présents pour assister au décollage de Quidi Vidi. A 17 h 40, il pousse la manette des gaz. Le Martinsyde Raymor s'élance et, après 300 mètres décolle soudain sur une bosse mais il n'a pas atteint la vitesse nécessaire et un vent de travers le fait dériver. Il prend une assiette à piquer et efface son train en percutant les tourbières. Par miracle, le feu ne prend pas et les deux aviateurs sont extraits de la carcasse. Morgan est hospitalisé. Pour tous les deux, l'aventure est terminée – ou presque – car Raynam fera quelques mois plus tard une autre tentative et...un nouveau crash...



Le Sopwith de Hawker disposait d'un émetteur radio et il était entendu qu'il contacte tout bâtiment en mer pour se signaler le long du trajet. Durant toute la nuit, aucun message n'est capté ainsi que jusqu'à la fin de l'après midi suivant. Il devient évident que les réserves en carburant sont maintenant épuisées. Ils se sont perdus en mer.

Les jours qui s'enchaînent sont difficiles. Attendre. Morgan sort de l'hôpital en ayant perdu un œil. Il ne volera plus mais ressemble maintenant beaucoup à son ancêtre le pirate avec la perte d'une jambe et un bandeau sur l'œil. A Quidi Vidi, mis à disposition de Vickers par un Rayman chevaleresque, on travaille sur le Vimy et on attend une fenêtre météo.

C'est alors qu'arrive un télégramme signalant l'arrivée prochaine en Angleterre de l'équipage du Sopwith, récupéré par un caboteur danois. Celui-ci a transmis la bonne nouvelle aux vigies d'une île au nord des Hébrides grâce au langage alphabétique de ses pavillons. La rencontre fortuite avec un navire de guerre anglais permettra leur transbordement et leur arrivée plus rapide à Londres. On saura plus tard que la météo était infernale et qu'une fuite sur le circuit de refroidissement par eau a fini par faire rendre l'âme au moteur. Mais, avant l'issue fatale, il a fallu essayer de déboucher le filtre du radiateur d'hypothétiques débris de soudures ou d'impuretés. Piqués puis ressources brutales, coupures de gaz successives (et ça doit faire drôle de couper volontairement son unique moteur en plein Atlantique nord...), multiples changements de réservoirs après des échecs renouvelés de redémarrages...

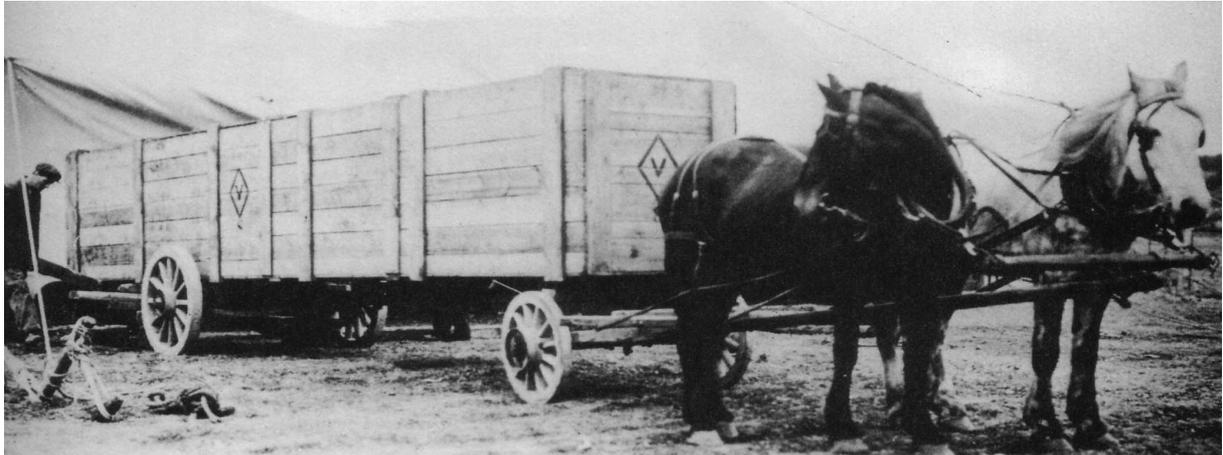


Toutes ces manœuvres ont gravement entraîné une surconsommation de carburant et, à la mi course, il leur reste moins de la moitié des réservoirs. Par ailleurs, la fuite d'eau du radiateur ne s'est pas, pour autant, tarie. La température d'huile monte dangereusement du fait de la vaporisation du liquide de refroidissement. Persuadés que le moteur n'allait pas tarder à tousser une ultime fois, ils descendent au dessus de la surface d'une mer démontée à la recherche désespérée d'un navire de commerce et repèrent ainsi le Mary. Passant au travers de la passerelle, ils tirent une fusée de détresse rouge et se posent entre deux vagues.

Leur avion ingénieux n'a pas été conçu uniquement avec un train largable mais le toit du poste de pilotage se transforme en canot de survie. C'est ainsi qu'ils vont passer une heure et demi, secoués comme dans un shaker par des vagues de trois mètres, avant de pouvoir être récupérés par les marins du Mary. Deux heures plus tard, la tempête forçit et le capitaine doit admettre que dans de telles conditions tout sauvetage aurait été impossible. Comme il n'y a pas de radio à bord du caboteur, il est impossible d'annoncer ce sauvetage inouï en plein océan.

L'accueil à Londres est celui de héros, comme s'ils avaient réussi leur pari fou et ils sont même gratifiés d'un lot de consolation de 5 000 livres par le Daily Mail.

L'avion était, en réalité, si bien conçu qu'il fut retrouvé, dix jours plus tard, flottant entre deux eaux, par un bâtiment américain et ramené en Angleterre ainsi que son précieux sac postal... On devine qu'il inspira Levasseur dans la construction de l'Oiseau Blanc car il reprenait certaines spécificités dans la flottabilité.



Le 26 mai soit le lendemain de l'annonce du sauvetage de Hawker, les treize caisses du Vimy – car il faut compter l'outillage, l'huile et le carburant – sont débarquées à Saint Jean de Terre Neuve. Elles sont aussitôt transportées au camp du lac Quidi Vidi et le travail de reconstruction commence immédiatement. Une grande tente a été prévue par Vickers mais elle se révèle trop petite pour abriter l'avion et beaucoup de travaux doivent être effectués en extérieur dans le mauvais temps pluvieux et le vent glacial. On raconte que les fers à souder refroidissaient trop vite pour pouvoir travailler normalement et qu'il fallut modifier les procédures.



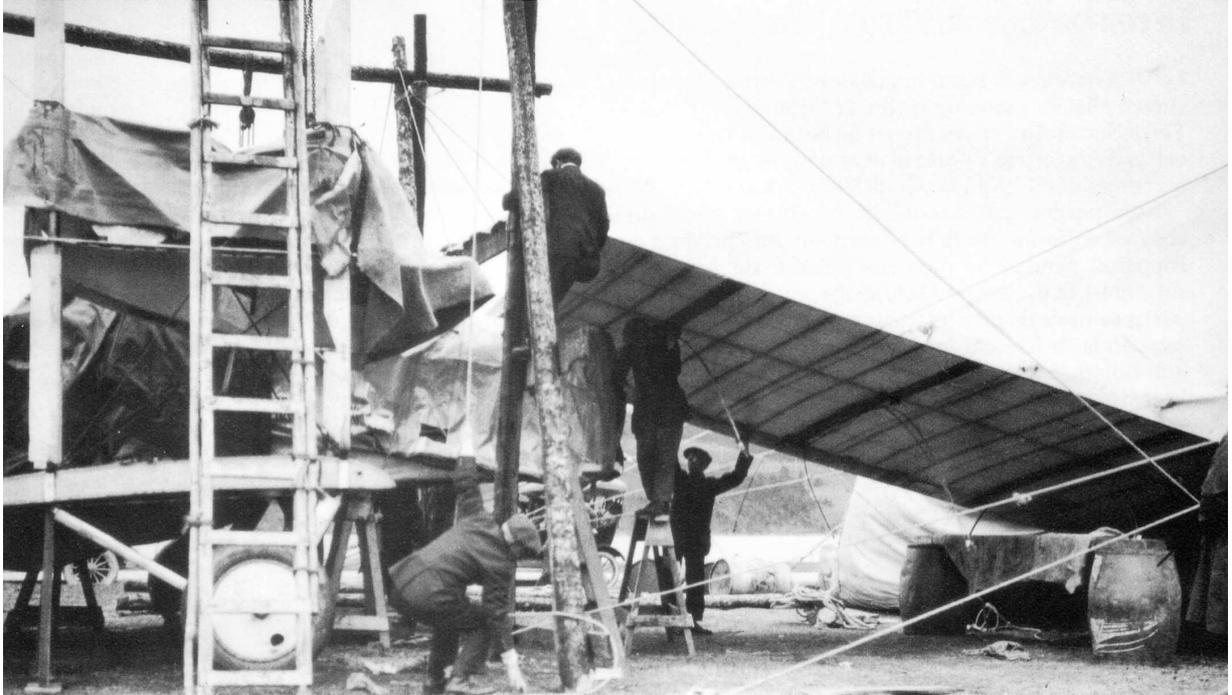
Au bout de 2 semaines, la machine commence ses essais. Le nivelage du champ d'aviation de Lester est terminé le 8 juin. C'est ce même jour que le rugissement des moteurs du Handley Page Berlin Bomber est entendu pour la première fois lors d'un vol d'entraînement. Le lendemain, le Vimy quitte, avec un peu d'essence mais par la voie des airs, occasion de réaliser un vol d'essai, son aire de montage pour rejoindre sa nouvelle base : Lester's Field.

En rentrant dans la petite chambre de ferme qui héberge Alcock et Brown se produit une anecdote amusante. En ouvrant sa valise, Brown laisse tomber un chat en peluche. Alcock le ramasse et sort de sa poche une réplique de celui de son ami.



L'éclat de rire commun se serait terminé par une exclamation de concert :
« *Puisque nous sommes tous les deux superstitieux, décidons de décoller le vendredi 13 juin !* »

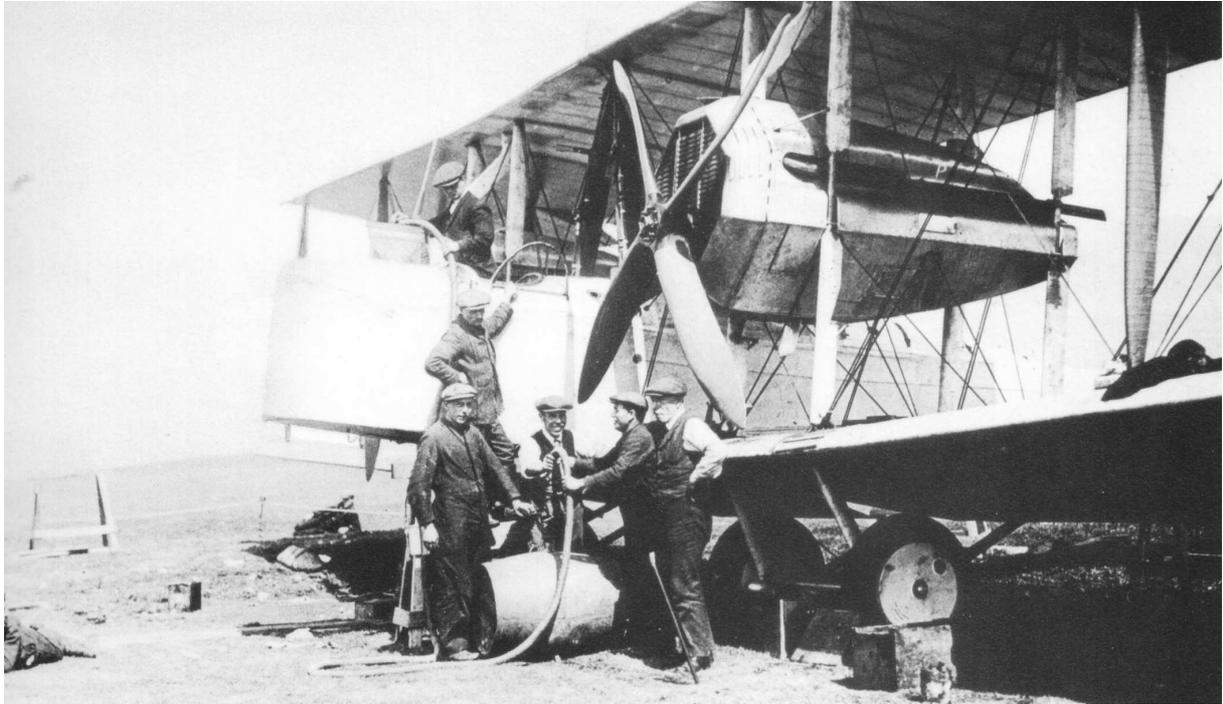
Le vendredi 13, l'avion est reconstruit et apte au vol mais la radio ne fonctionne pas. Pendant ce temps l'amiral Kerr a de sérieux ennuis avec le refroidissement de ses quatre moteurs.



La traversée victorieuse

Ce même 13 juin 1919, alors qu'arrivent d'Europe des télégrammes vantant une météo exceptionnelle, ici, sur ce bout de terre battu par les vents polaires, les conditions semblent toutefois s'arranger. C'est le moment d'y aller !

Alcock fait compléter les réservoirs du Vimy en filtrant l'essence par précaution. Le circuit d'eau de refroidissement du gros Rolls Royce est purgé puis c'est avec de l'eau distillée qu'il est rempli pour éviter la mésaventure du Sopwith. Un mécanicien cloue un fer à cheval sous le siège du pilote tandis qu'un autre attache l'un des deux chats porte bonheur à une entretoise d'aile, l'autre ayant préféré voyager, bien au chaud, dans la combinaison de John.



Le ravitaillement en essence prend toute la matinée car les petites pompes à main, type Japy, délivrent peu de débit. C'est après quelques heures de ce travail ingrat qu'un des mécanos remarque qu'un des trains est enfoncé dans le sol et que l'amortisseur a cédé. Il faut purger les réservoirs et réparer puis tout remettre en état pour un décollage le 14 au matin.

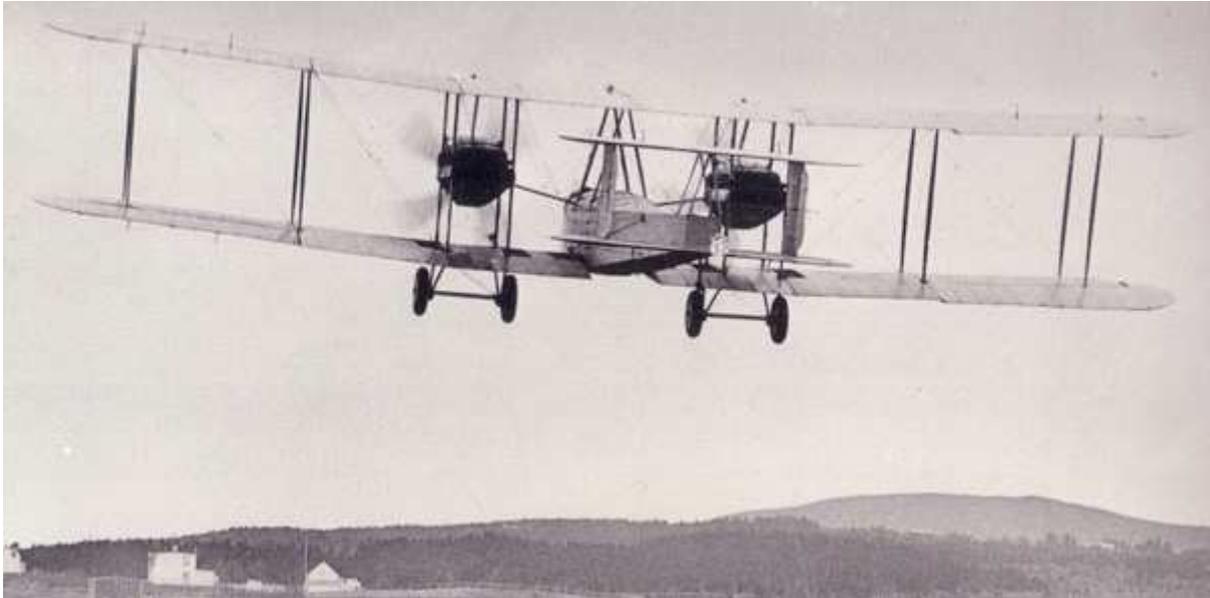
Ce 14 au matin, le vent reste toujours fort mais le ciel est dégagé et les conditions sont favorables comme la veille. Brown, en uniforme et Alcock en tenue de travail attendent un peu dans l'espoir que le vent mollisse. Un gamin dépose des sandwiches et des thermos de café dans le cockpit. Le vent change ce qui impose de positionner le Vimy à l'autre extrémité de la piste et, heureux présage, un chat noir curieux et câlin, vient sereinement mater la scène.

« *C'est maintenant ou jamais. Nous prendrons notre prochain repas en Irlande* » assure Alcock.

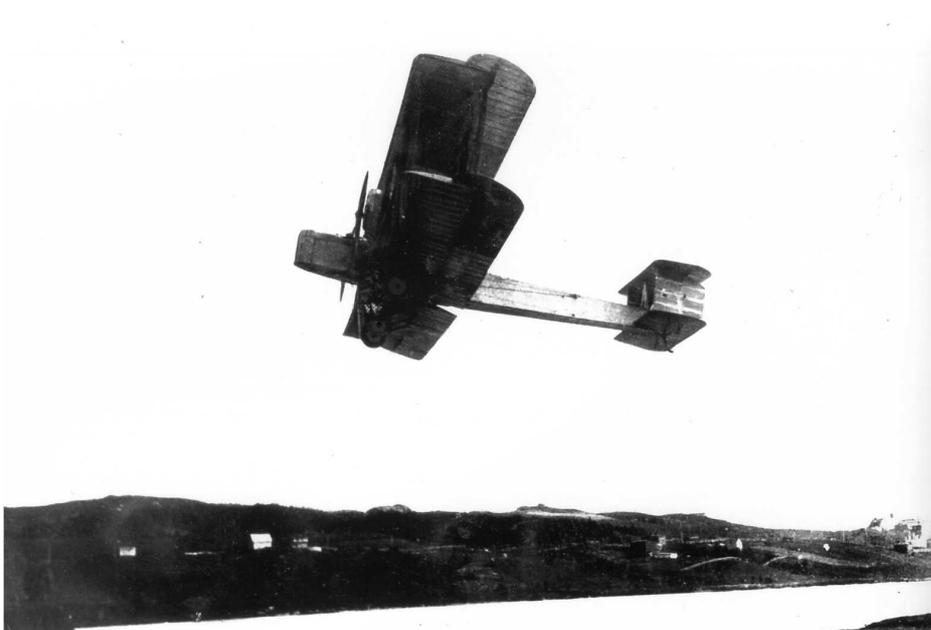


Les deux hommes enfilent leur combinaison de vol au dessus de leurs habits, grimpent dans la machine et les moteurs sont lancés. Il est 13h45 locale lorsque, la manette des gaz ouverte à fond, la Vimy quitte le sol du terrain boueux de Lester après avoir avalé les 500 mètres de piste disponible.

Vent d'ouest de face, l'avion survole de justesse une ligne de sapins noirs qu'il frôle de quelques centimètres. Les cornes de brume des navires ancrés dans le port de Saint Jean saluent le passage du Vimy jaune pâle à 1 000 pieds et, l'appareil prend le chemin de l'Irlande. 1 900 miles d'étendues maritimes vierges avec au premier plan quelques icebergs qui dérivent soit une estimation de 16 heures de vol !



« *Sommes partis. Tout va bien. Brown* » et puis l'hélice du générateur de la radio tombe à la mer. A peine débuté, c'en est fini de toutes les communications avec la terre. Inutile de s'inquiéter pour ça, c'est irréparable. Il faut maintenant s'occuper de la navigation. Un sextant de marine avec juste une gravure plus profonde pour être plus lisible, un altimètre, un horizon artificiel, un compas, une règle à calcul et des tables de navigation doivent les mener à bon port. Le vent souffle de dos mais il existe une composante de vent de travers difficile à apprécier si on ne distingue pas la crête des vagues. Et, bien sûr, une heure après le décollage, ils entrent dans le brouillard... Et une demi heure plus tard, le soleil disparaît dans la brume...



Le poste de pilotage est ouvert aux quatre vents et le vacarme est assourdissant rendant toute communication possible uniquement pas écrit. Alcock décide de grimper pour bénéficier de meilleures conditions de visibilité mais la couche est vraiment épaisse :

« Nous essayions de repérer le soleil puis la lune ou les étoiles. Durant quatre heures, nous n'avons rien vu de tout cela. La brume était si épaisse qu'à certains moments nous avons du descendre jusqu'à 300 pieds au dessus de la surface de la mer. »

A côté des problèmes de navigation, la mécanique n'est pas en reste. Un bruit de martèlement incessant sur le moteur droit leur fait remarquer qu'une section du tuyau d'échappement vient d'exploser. Sa couleur passe du rouge au blanc puis la pièce métallique se détache, rompue. Une partie des gaz se rabat vers un hauban qui, heureusement, tient bon.

Pour faire le point, Brown demande à Alcock de monter à 6 000 pieds afin de retrouver des repères astraux. Mais qu'il fait froid ! Une fois le point fait, ils peuvent en déduire qu'ils sont à la moitié de leur chemin après huit heures de vol et une moyenne de 170 Km/h. Le Vimy redescend à 4 000 pieds sur la crête des nuages.

« Nous volions vers l'aube et l'Irlande dans un monde irréel, sous le globe déformé de la lune irradiant une lueur mystérieuse, au milieu des formes monstrueuses des nuages, dans le brouillard, bercés par le bourdonnement monotone des moteurs » écrira plus tard Brown.

Les gilets de sauvetage et les combinaisons de vol rigidifiées par le gel et la glace limitent tous les mouvements. La tenue chauffante de Brown est hors service ! Vers 3 heures du matin, ils se font subitement engloutir par un nuage vorace et agité. C'est un cumulus noyé dans la brume particulièrement actif et le Vimy est chahuté comme aucun pilote ne le supporte. Aucun récit ne parle d'éclairs ni d'orage mais c'est déjà infernal comme ça. Seuls les instruments de vol permettent d'imaginer ce qui se passe dans les ténèbres ouateuses et froides mais ils sont si secoués que leurs indications sont illisibles. Plus grave encore, l'indicateur de vitesse, bloqué par la glace, leur donne des indications surévaluées. En réalité, ils sont proches du décrochage, ce qui ne tarde pas à se produire.

L'avion se met en vrille, les moteurs tournant au ralenti, il passe sur le dos, sur la tranche, fait des tonneaux et ce n'est qu'à 30 mètres au dessus de l'eau qu'Alcock arrive à reprendre la machine en main, sur le dos et en vue de la mer... Remise en vol horizontal normal et manette de puissance au tableau, le Vimy retrouve une configuration d'avenir à une quinzaine de mètres des eaux de l'Atlantique ! Brown est éclaboussé d'écume salée...

Mais Alcock sait qu'il faut de l'eau sous la quille et que l'altitude est la meilleure sécurité des aviateurs, alors il cabre sa machine pour gagner le niveau 85. La pluie – et il ne manquait plus qu'elle – fait son apparition et se transforme vite en neige et en glace qui recouvrent l'avion détruisant sa portance et bloquant les gouvernes.

Au début, Brown peut se contenter de se lever sur son siège pour gratter la neige agglutinée sur le cadran de la jauge. Mais rapidement une épaisse couche de givre puis de glace se colle aux bords d'attaque de la voilure, aux haubans, à la dérive et, bien plus grave, aux moteurs. Les actions au manche se font lourdes et difficiles. Alors, il faut agir sans délais avant que tout ne soit définitivement figé dans une glace mortelle. Brown n'hésite pas. Il s'extirpe de la cabine de pilotage, enjambe le flanc du fuselage et s'aventure, le couteau à la main, sur l'aile basse du biplan en grand danger. Il s'agrippe aux câbles et cherche à assurer le moins mal possible avec sa patte folle malade. Il dégage les entrées d'air en grattant et frappant avec son instrument, débarrasse les filtres à air de leur gangue solide et décape le voyant de l'arrivée d'essence. Puis, il regagne le cockpit en « patinant » pour effectuer le même travail de l'autre côté. Il sera obligé de renouveler l'opération...cinq fois...

« A part le fait que l'acrobatie ne m'avait jamais tenté, cette exhibition à 2 600 mètres au dessus de l'Atlantique, à une vitesse de 160 Km/h et sans même un public appréciateur, m'a parue singulièrement dénuée d'intérêt. » dira-t-il lors d'un banquet londonien.

Pendant ce temps, Alcock assure un pilotage délicat car il faut contrer les turbulences pour éviter à son ami une chute de 8 000 pieds dans les flots et, comble d'infortune, les manœuvres de lacet sont bloquées par des concrétions de glace.



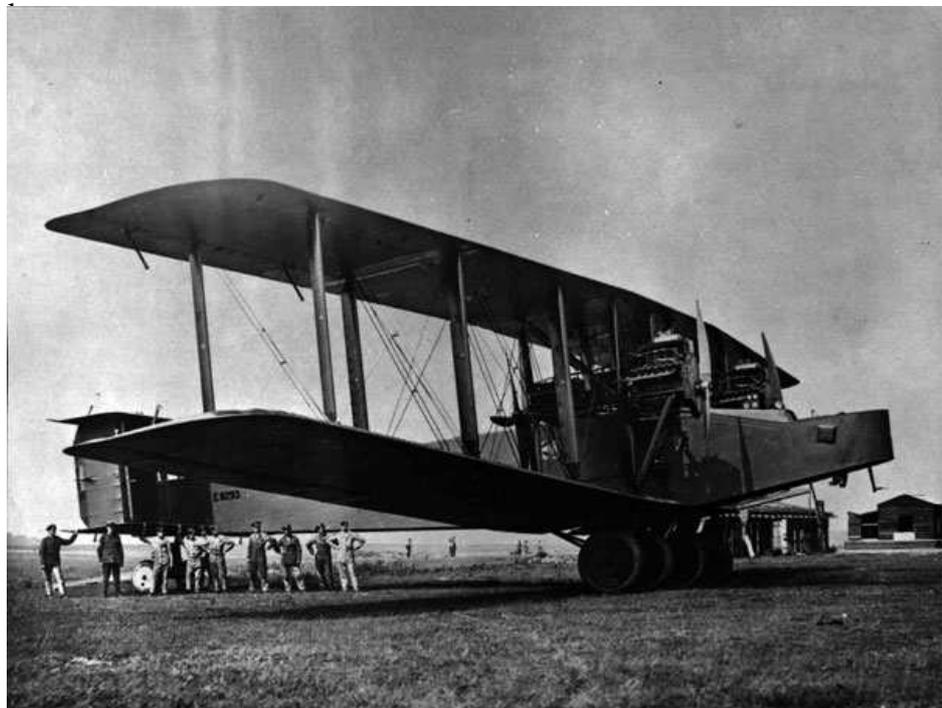
Vers 6 heures du matin, toujours à 8 000 pieds, ils aperçoivent le soleil et Brown peut faire le point. Ils sont à 130 Km de l'Irlande et prennent la décision de descendre. En pénétrant dans la nébulosité, le moteur droit émet quelques coups de fusil suspects. La glace a bloqué les ouïes d'entrée d'air. Par précaution il l'arrête. Met le moteur gauche au ralenti et poursuit sa descente aveugle les yeux sur l'altimètre et l'horizon artificiel. Vers 3 000 pieds, le dégel a déjà transformé leurs sièges en bassines d'eau douce. La glace fond de partout et de grands pans solides se détachent des ailes et de la dérive. L'avion redevient pilotable. John relance alors le moteur droit et, miracle, tout se passe bien. Ils sont maintenant à 300 mètres d'altitude et ne vont pas tarder à distinguer la côte nord irlandaise.

Alcock repère vite les antennes du poste militaire de Clifden, puis un vaste champ très plat et d'un beau vert tendre. Il s'aligne, se pose et réalise un magnifique « cheval de bois » dans le marais Derrygymla... Mais l'essentiel est réussi. Le Grand Prix est dans leurs poches...



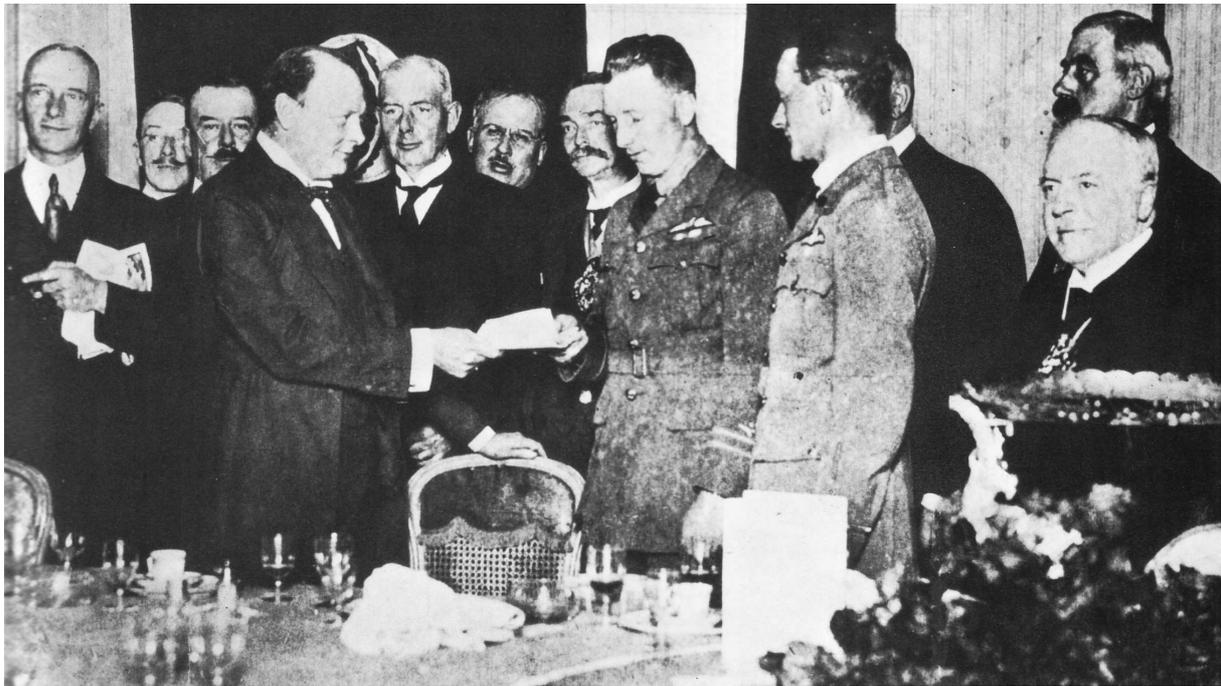
Epilogues

- L'amiral Kerr, vexé, renoncera à la traversée et regagnera les Etats-Unis avec sa machine. Entre temps, un exploit aura été réalisé avec un autre V 1500. Parti du Rajasthan, un unique Handley Page V 1500 bombarde la ville de Kaboul et principalement le palais royal mettant dans les rues toutes les femmes apeurées du harem. 24 heures plus tard,



le roi d'Afghanistan met un terme à la troisième guerre entre les afghans et les anglais...

- Le prix du Daily Mail est remis à Alcock et Brown par le secrétaire d'Etat à la Guerre et à l'Aviation, un certain Winston Churchill dont on reparlera plus tard. Quelques jours plus tard, ils sont anoblis par le roi Georges V.



- Le repas de gala du Royal Aeroclub comportait des œufs pochés Alcock, un suprême de sole à la Brown, un poulet de printemps à la Vickers Vimy, une surprise Britannia et un gâteau du grand succès...



Jean Jacques Turlot

Documentation :

Les premières années de l'aéronautique de Peter Almond chez Ullmann

Les pionniers de David Nevin chez Time Life

Histoire de l'aviation de Bernard Mack chez Arthaud

Le grand atlas de l'aviation chez Atlas

Miroir de l'histoire mensuel septembre 1970 n° 249

L'univers des avions de Batchelor et Lowe chez Gründ

www.aviation-history.com

wikipedia