

## A L'OCCASION D'UN VOL LISBOA – FUNCHAL, PETITE SEQUENCE HISTOIRE DE L'AVIATION PORTUGAISE

*Un dicton populaire rappelle qu'en Bretagne, on peut retrouver le temps des quatre saisons en une seule journée. Mais n'est ce pas à l'ensemble de la Côte Occidentale Européenne que l'on peut affecter cette remarque ? Nous avons percé la couche uniformément soudée au dessus des Asturies et de la Galice. L'approche de Lisbonne (du nom maure Lissabonna) s'est faite à travers une épaisse couche grisâtre. L'A 320 de la TAP s'est glissé à l'Est de l'embouchure du Tage avant de remonter le fleuve en laissant sous son aile gauche la tour de Belem difficilement identifiable puis le monastère de Saint Jérôme et la vieille ville. Il a opéré alors un 180° pour se positionner en longue finale et se poser sur un terrain détrempé.*



Je profite d'un battement de deux heures avant l'embarquement pour la dernière étape en baguenaudant dans les larges couloirs. Les baies vitrées – malheureusement teintées d'un bleu vert architecturalement esthétique mais photographiquement pénalisant – offrent une vue toujours attrayante pour le passionné d'avions...Un B 777 ou B 767, sans la moindre immatriculation, change de place grâce à un monstrueux pousseur. Le contre jour relatif met de l'argent dans les flaques d'eau et les milliards de gouttelettes scintillent en des milliards de feux. Les convois de conteneurs, d'ordinaire d'une grande banalité, forment des petits trains lumineux et gais d'une surprenante luminosité dans ce ciel de traîne.





En observant un A 319 de la TAP décollant dans une gerbe d'eau, je ne peux m'empêcher de penser à l'histoire des débuts de l'aviation au Portugal bien moins connue que celle de ses marins. S'il est évident que ce pays est plus connu par les fantastiques découvertes de ses aventuriers au long cours, il n'occupe qu'une petite place dans la conquête de l'air et dans la réalisation des premières liaisons intercontinentales.

*Avec Bartolomeo Dias, Vasco de Gama est un des grands navigateurs portugais de la fin du XV<sup>e</sup> siècle. Il va surtout explorer l'Océan Indien car la côte Ouest africaine l'a déjà été par son prédécesseur. Le 8 juillet 1497, il lève l'ancre avec une flotte de trois bâtiments et 200 hommes d'équipage, double le cap de Bonne Espérance le 22 novembre et remonte les côtes Est jusqu'au Mozambique qu'il atteint en mars 1498. Entre temps, il aura passé les fêtes de Noël dans un lieu qu'il baptise Natal – l'actuelle province de l'Afrique du Sud dont la capitale est Durban. Il pousse son voyage jusqu'aux littoral indien dans la province de Malabar. Il revient à Lisbonne avec 55 hommes... Il repart en expédition en 1502 avec une flotte de 23 navires pour fonder les premiers comptoirs portugais en Inde, à Cochin. La diplomatie qu'il manie est fondée sur la terreur et les bombardements massifs. Les souvenirs qu'il laisse dans l'Océan Indien donnent une image brutale de la colonisation portugaise, dont les traces persistent encore en Tanzanie... Tombé en disgrâce à son retour pourtant triomphal, il restera dans l'inaction pendant 21 ans avant d'être nommé par le nouveau roi Jean III vice roi de l'Inde en 1524. Il meurt quatre mois après son arrivée.*



Le 20 juin 1540, le barbier et infirmier (car ces deux professions ne faisaient alors qu'une, les barbiers étant équipés de rasoirs qui servaient aux saignées...) **João de Almeida Tosto**, muni d'une paire d'ailes saute du haut de la cathédrale de Viseu et s'écrase au sol. Mauvais début !

Le 3 avril 1784, **João Faustino** fait décoller un ballon d'air chaud de 15 mètres de diamètre qui tiendra l'air 20 minutes.

Le premier vol moteur qui sera réalisé au Portugal a lieu le 10 septembre 1912 à bord d'un biplan Antoinette piloté par **Sanchez de Castro**.

La première liaison Paris – Lisbonne se fait par un Breguet en 1919.

Mais la grande aventure reste la **traversée de l'Atlantique Sud**. Aujourd'hui bien oubliée, la première tentative a lieu le 5 mai 1927. Un Farman bimoteur de type Goliath, gréé en hydravion, baptisé *Paris – Amérique Latine*, et piloté par un équipage français, disparaît corps et biens. Mais on retrouvera, au large des côtes brésiliennes, un radeau assemblé avec des restes de la machine qui, d'après les experts d'alors, ne put être confectionné qu'à terre. Cela semble témoigner que la traversée était, toutefois, réussie. Cette histoire n'est pas sans rappeler l'aventure de Nungesser et Coli pour laquelle certaines sources documentaires évoquent la découverte de débris susceptibles d'avoir appartenu à l'**Oiseau Blanc** non loin du Saint Laurent...

La vraie première traversée reconnue par les historiens vaut la peine d'être contée. J'ai découvert cette fabuleuse aventure lors d'un premier voyage ici, en tombant en arrêt devant un grand truc en tôle sur un support de pierre à côté de la tour de Belem.



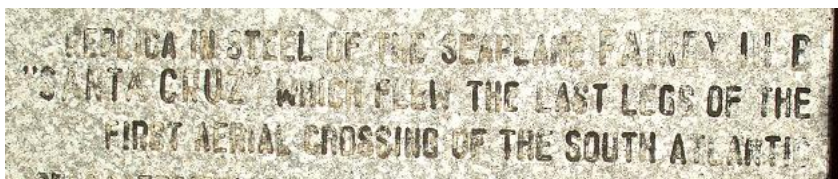
Je m'approche et découvre, étonné, un hydravion de bronze perché sur un piédestal. Ma femme a, bien sûr, beaucoup de mal à imaginer que je ne sois pas venu pour cet avion et pourtant c'est vrai, j'ignorais tout de ce monument, d'ailleurs absent de mon guide. Qu'est ce que cela peut bien être ? Sans être centenaire, cette machine doit bien remonter aux années 20 – 30. Je m'approche de l'édifice.

C'est bien un hydravion et il paraît à l'échelle 1/1, mais qu'est ce qu'il fait là et quelle est son histoire ? J'ai du mal à déchiffrer les lettres gravées dans le granit : *réplique du FAIREY III B « SANTA CRUZ » qui effectua le dernier tronçon de la première traversée de l'Atlantique Sud en 1922.*

Ma curiosité est émoussée. Quel est donc cet appareil inconnu ? Quel fut son équipage et où peut-on trouver les traces de cette étonnante aventure oubliée ? Je vais me plonger dans une expédition aéronautique vécue il y a plus de 90 ans. Certains détails géographiques m'obligeront à effectuer des recherches plus spécifiques lesquelles, m'ayant beaucoup enthousiasmées, ne demanderont qu'à être partagées. Les informations techniques que j'ai retrouvées ne sont rédigées qu'en portugais, ce qui m'a permis d'admettre que, bien qu'initié aux langues latines, son abord même écrit, n'est pas aisé et je souhaite n'avoir commis aucun contre sens...

C'est devant cette historique tour de Belém que commence cet extraordinaire voyage pour l'Amérique du Sud. Ce n'est pas un hasard car c'est d'ici que sont partis Vasco de Gama et les autres découvreurs lusitaniens à destination des Indes Orientales et Occidentales.

Au sortir de la première guerre mondiale, les pays européens se font déjà une vraie concurrence pour la vente de machines aériennes provenant souvent de surplus militaires. La France échoue dans ses négociations avec le Portugal et ce sera l'Angleterre qui gagnera le marché des amphibies pour la marine portugaise.



L'avion, ou plutôt l'hydravion, est un FAIREY III D. Ce qui est amusant, c'est que, sur la stèle, est gravé de façon nette FAIREY III B... L'année précédente, le Portugal a acheté 3 exemplaires de ce nouvel appareil. Deux sont des Fairey III D de type courant avec un moteur Napier de 12 cylindres refroidis par eau. Ils portent les numéros constructeurs de F 401 et F 402 et deviendront dans la marine portugaise le 16 et le 17. Le troisième, le F 400 est appelé par son constructeur « Transatlantique » car il est équipé d'un moteur Rolls Royce Eagle VII de 375 CV, possède une envergure un peu allongée et un empennage modifié. Ce biplan entoilé a un fuselage recouvert de feuilles de bois et son hélice, à pas fixe, est également en bois collé.

*Le FAIREY III a fait son premier vol le 14 septembre 1917. Son prototype était le N 10 utilisé par la Royal Navy Air Service durant la première guerre mondiale. Le FAIREY III A (50 exemplaires) et le III B (30 exemplaires) serviront à la fin du conflit ; le III B étant même*

*envoyé à Arkhangelsk en tant que bombardier dans le cadre de la force expéditionnaire russe de 1919. Ces appareils ont connu un succès d'estime mais le III D, dans ses différentes versions, connaîtra la gloire puisque la série des différents Fairey (y compris le III F) formera le second appareil le plus produit en Angleterre dans la période de l'entre deux guerres.*

*11 FAIREY III D furent achetés par le Portugal et un autre III D, sous les couleurs australiennes, gagna le Britannia Trophy pour avoir réalisé le premier tour de l'Australie en 44 jours... En tout, 224 Fairey III D furent construits et équiperont les forces de l'Australie, des Pays Bas, du Portugal, de la Suède et du Royaume Uni.*

*Dans sa version navalisée, ce triplace pouvait replier ses ailes pour les allonger parallèlement au fuselage comme le Grumman Avenger. Il pouvait être largué par chariot du pont d'un navire spécialement équipé ou directement catapulté. Le retour se faisant par amerrissage.*

*Il aura disparu des arsenaux avant le début de la seconde guerre mondiale à l'exception de quelques exemplaires restés en Egypte et d'autres modèles réformés mais servant de cibles volantes pour l'entraînement de la DCA en Angleterre.*

*Ses successeurs prestigieux seront le Fairey GORDON et le Fairey SWORDFISH qui participera à la bataille contre le Bismarck (avec peu de succès) et à l'attaque aéronavale de la rade de Tarente (avec beaucoup de succès).*

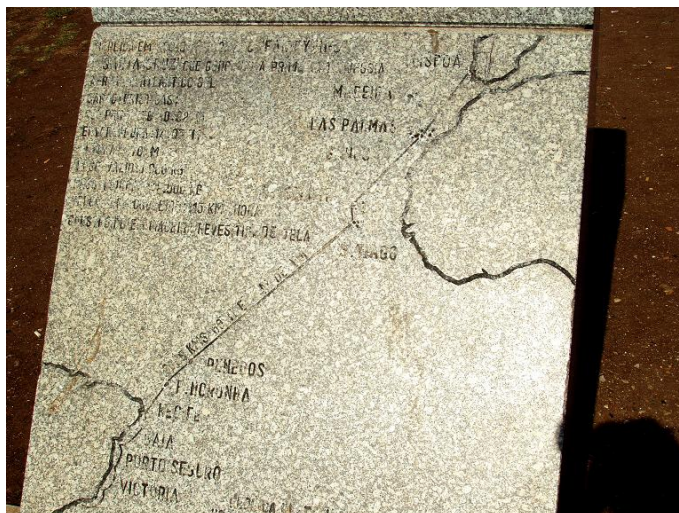


Pour l'heure, nous n'en sommes pas là et nos deux aviateurs, le pilote **Sacadura Cabral** (qui a fait son apprentissage à l'école militaire de l'aviation de Chartres) et son navigateur **Gago Coutinho**, enfilent leurs gants et leurs casques de cuir. Avant de remettre leurs âmes dans les mains du Tout Puissant, ils doivent inmanquablement faire quelques prières à la Vierge de l'église de Santa Maria toute proche. Leur appareil, le F 400 a été rebaptisé **LUSITANIA** : un grand nom pour les grands exploits. Le pays a mis tous ses espoirs dans ce fabuleux raid car

il lui faut une reconnaissance aéronautique internationale. Il n'est pas de mois en ce début de siècle sans qu'un record ne soit pulvérisé.

### **Première étape : Lisbonne – Les Canaries**

L'avion décolle plein sud ; il est vrai qu'à cet endroit, le Tage est large. Il disparaît bientôt. Le premier tronçon du vol est sans histoires et le Lusitania se pose aux Canaries comme prévu, pour sa première escale. Coutinho a cependant pu remarquer que la consommation d'essence était plus importante que prévue mais surtout il a pu tester, en vraie grandeur, le premier sextant aéronautique de l'histoire, qu'il vient d'inventer et de mettre au point.



**La seconde étape**, longue de 850 milles, doit les mener le 17 avril, à Sao Vicente dans l'île de Praia au Cap Vert. C'est un vol de 11 heures qui va se faire sans navire d'assistance mais les conditions de navigation sont parfaites et tout se déroule comme il était programmé.

**La troisième étape** est la plus délicate. Il faudra 13 heures et 21 minutes pour rallier les Iles du Cap Vert (San Tiago) aux Penedos de San Pedro et San Paulo. Là, je ne voyais pas bien où se trouvaient ces îlots perdus dans l'Atlantique. Sur les trois atlas qui enrichissent ma bibliothèque et que je consulte régulièrement car c'est un moyen fabuleux et bon marché pour voyager partout, j'ai eu du mal à les dénicher, ces rochers inhospitaliers perdus à 1 500 kilomètres des côtes brésiliennes.

L'Océan Atlantique est coupé, presque en son milieu, par une chaîne montagneuse sous marine qui va, en serpentant avec la forme d'un S, du Sud de l'Islande à l'Antarctique.

Quelques massifs volcaniques émergent dans l'hémisphère austral comme l'île de l'Ascension, Sainte Hélène ou Tristan da Cunha.



Perpendiculairement à cette médio dorsale atlantique, existent des cassures comme les fractures de Romanche et celle de Saint Pierre. C'est au croisement de ces deux failles que se trouvent les rochers perdus que Mermoz appelle les écueils de Saint Pierre, les Portugais San Pedro et San Paulo et les anglais Saint Peter and Saint Paul Rocks.

Cette navigation est donc difficile car retrouver de petits « cailloux » perdus dans l'immensité océanique n'est toujours pas facile aujourd'hui. Si l'on rajoute le facteur météo avec son cauchemardesque « Pot au noir » décrit par Saint Exupéry, le tableau paraît bien gratiné... Cette escale est indispensable pour des raisons techniques car le rayon d'action de l'appareil ne lui permet pas d'aller plus loin. Il y a 100 ans, c'était presque mission impossible !

Le pilote compte sur son navigateur. Ce dernier a perfectionné un sextant de sa propre invention pour en faire un instrument de navigation aérienne d'une précision remarquable, pour peu qu'il retrouve ses repères astraux. En dehors de l'exploit mécanique de la machine, c'est surtout la performance de la navigation qu'il faut saluer ici car Coutinho trouve les îlots minuscules.

Malheureusement, à l'amerrissage, la houle est forte et l'un des flotteurs est arraché provoquant, le 18 avril, la perte du Lusitania. Les aviateurs sont recueillis par le croiseur « República » chargé d'assurer leur sécurité. Il les ramène à Saint Pierre.

Mais l'aventure ne s'arrête pas là. Depuis Lisbonne, le n° 16 est envoyé à Penedos, le chef lieu de l'îlot sur le cargo « Bagé ». Le 11 mai, le n° 16 décolle de Penedos à San Pedro et San

Paulo pour l'île de Fernando de Noronha, la prochaine étape. Peu de temps après le décollage, panne moteur fatale et amerrissage tout aussi fatal... pour l'hydravion.

Nos aviateurs sont recueillis par le cargo anglais « Paris City » et retour à Penedos.

Le croiseur « Carvalho Araujo » ramène le dernier Fairey III D, le n° 17. Le 5 juin 1922,



nouveau départ pour Fernando de Noronha. Cette fois ci, le vol se passe bien et trois escales seront ensuite nécessaires : Recife, Salvador et Victoria, avant d'atteindre Rio de Janeiro le 17 juin. C'est pour cela que le n° 17 sera baptisé **SANTA CRUZ**.

Le voyage aura duré, en temps de vol, 62 heures et 26 minutes pour 8380 kilomètres. Le pilote Cabral trouvera la mort lors d'un vol en Mer du Nord en 1929 en tentant de joindre Lisbonne à

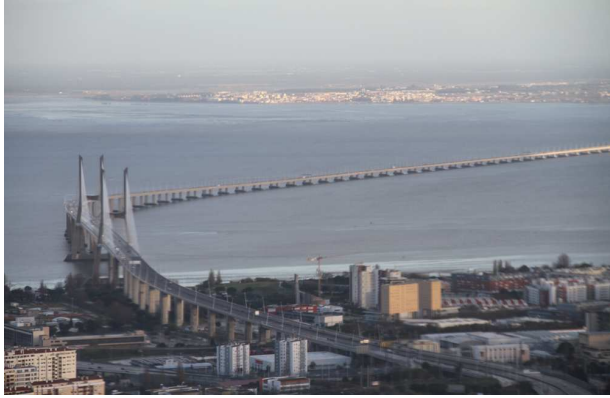
Amsterdam. Coutinho, l'inventeur du sextant aéronautique moderne, s'éteindra avec le grade d'Amiral de la Marine Portugaise en 1959. Le Fairey **SANTA CRUZ** poursuivra sa carrière... à Macao avant de la terminer au musée de la marine de Lisbonne.

Un mois après la disparition de Mermoz avec le Latécoère « La Croix du Sud », en 1936, Maryse Bastié battra le record de traversée Dakar – Natal en 12 heures et 5 minutes avant de décéder dans le crash d'un Nord 2501.



C'est fou ce qu'on peut découvrir et délirer ...devant un avion en tôle !

Avec une bonne heure de retard, le vol pour Madère est enfin appelé. C'est toujours avec un petit sourire que j'observe les conditions de l'embarquement. Une proportion non négligeable de la population clame sa claustrophobie et sa peur de voyager en avion et pourtant tous les



passagers se précipitent à l'appel de leur vol comme s'il ne devait pas y avoir assez de places assises dans la cabine. Ici, c'est la même chose. En 20 minutes, l'Airbus est plein comme un œuf ! Décollage parfait et montée lente qui nous fait distinguer un instant celui qui fut - un temps - le plus long pont du monde. Le ciel n'est pas plombé par une couche uniforme et l'appareil semble gagner son niveau de croisière en slalomant entre les cumulus.

Très rapidement nous avons l'impression de faire du « on top » mais de temps en temps, on aperçoit le mer, une étendue d'eau peu engageante et assez hostile. Je me régale à observer ces sculptures monstrueuses, aériennes et parfois terrifiantes. Au-delà de l'horizon, c'est l'Amérique, alors on rêve un peu...







Madère est une île volcanique au relief tourmenté peu propice à l'installation d'un aéroport et de sa piste. Les premières liaisons régulières par voie aérienne se sont faites en hydravion. A la fin de la dernière guerre, un ancien pilote de la RAF, Barry Aikman, fait l'acquisition de deux *Short Sunderland* pour réaliser des transports de fret. Durant le blocus de Berlin, il en acquiert 10 autres et effectue ainsi près de 265 missions de ravitaillement de la capitale

assiégée. A la fin du blocus, il recherche des destinations fret et passager pour les appareils de sa flotte baptisée *Aquila Airways*.



C'est ainsi qu'il obtient des créneaux sur Lisbonne et Funchal au départ de Southampton ainsi que vers Jersey. En 1952, l'ex militaire devenu homme d'affaire fait l'acquisition de *Short Solents* qu'il met en ligne sur Madère et les Canaries.

Le service en première classe était d'une rare finesse avec couverts en argent et prestations correspondants à celle du luxe des vols internationaux des années 30. Les Shorts amerrissaient également à Capri, Las Palmas, Santa Margharita et Montreux c'est-à-dire là où n'existait pas d'aéroport mais de grandes surfaces de lacs ou de mers présumées tranquilles. Le coût du vol vers Madère, au départ de Southampton, était de 1500 euros en monnaie d'aujourd'hui.

internationaux des années 30. Les Shorts amerrissaient également à Capri, Las Palmas, Santa



La compagnie *Aquila Airways* se dotera également de *Short Sandringham* avant d'être rachetée par la *British Aviation Service*



Group en 1954, puis de cesser ses vols devant la concurrence des avions qui pourront dès 1960 se poser à Porto Santo puis plus tard à Funchal Santa Cruz.

En 1958, cette compagnie qui était la seule au monde à être équipée uniquement d'hydravions cesse ses activités du fait du manque de pièces détachées et d'un nombre élevé d'accidents.



#### Accidents d'*Aquila Airways* :

- 21 janvier 1953 : perte du Sunderland G – AGJN corps et biens à Madère
- 28 janvier 1953 : perte du Sunderland G – AGKY corps et biens à l'île de Wight
- 26 septembre 1956 : perte du Solent G – ANAJ corps et biens à Santa Margharita Italie
- 15 novembre 1957 : perte du Solent G – AKNU corps et biens à Chessel Down

Son service sera brièvement remplacé par une compagnie portugaise qui sera forcée de mettre la clef sous la porte après un accident en 1958.

Mais, aujourd'hui, le vol se déroule dans les meilleures conditions. Pas de turbulences et toujours ce paysage de tourmente. Le soir fait son apparition et la lumière baisse. Longue Vent Arrière sur la mer avant de se poser sur cet étrange aéroport dont je trouverai une excellente carte postale très « parlante » en ville...

