

SEQUENCE HISTOIRE : MAIS QUEL EST DONC CET AVION ?

L'arrivée d'EASYJET sur notre autre aéroport fétiche – qui est celui de Bâle Mulhouse – est un évènement à ne louper sous aucun prétexte. Les destinations européennes qu'il propose sont de toute beauté et – comme on ne sait pas combien de temps ces tarifs de rêve vont durer – il faut savoir en profiter !

L'an passé, avec Eric et Maryvonne, nous avons tenté Alicante. Le nom de cette ville chantait agréablement à nos oreilles, la proximité de la cathédrale de Murcie à l'architecture intéressante, de la palmeraie d'Elche si dépaysante et des attaches familiales « pieds noirs » de Maryvonne nous avait fait choisir cette escale dans le froid prévu de novembre. Il faudrait, un jour, qu'on vous raconte... Mais la crise d'hystérie d'une passagère – classification Gordini double bande blanche – devant le GPS allumé d'Eric pendant le vol, est un souvenir extraordinaire à lui seul. Comme si l'on pouvait perturber les ondes électromagnétiques en vol avec un simple récepteur ! Nous avons dû ranger l'instrument dans le sac de voyage mais ... en le laissant allumé pour pouvoir étudier à tête reposée, le trajet, les points tournant et les altitudes de vol...

En octobre de cette année, plutôt que d'offrir à ma maman et à ma belle mère un nouvel arrangement floral pour leurs anniversaires, nous avons décidé, avec Fabienne, de nous offrir un Week End prolongé, tous ensemble, à Lisbonne.

Un peu moins de 2 Heures 30 de vol pour atteindre la capitale portugaise. Le confort de l'A 320 n'est plus à décrire ! Et lorsqu'en plus, le vol est pile poil à l'heure, c'est un vrai bonheur. Il y aurait beaucoup à écrire sur une découverte de Lisbonne, même en trois jours : le musée des azulejos, la collection Gulbenkian, le monastère de Saint Jérôme, les ballades en tram, les coups d'œil sur le Tage et les magasins de chaussures et de vêtements de cuir... Mais, ce bulletin est aéronautique, n'est ce pas ?

En ce samedi matin, le temps est superbe lorsque nous prenons, *Praça do Comercio*, une rame de tramway flambant neuve pour découvrir *le Mostério dos Jeronimos*, *l'Igrezia Santa Maria* et *la Torre de Belem*. Ces lieux sont extraordinaires. Dans un style manuélin du XVI^e



siècle, l'église mérite le voyage à elle seule et lorsqu'on découvre qu'en plus, elle renferme le tombeau de Vasco de Gama, figure mythique de tous les découvreurs de continents, cela ne peut que combler les pilotes que nous sommes !

Mais la surprise aéronautique est ailleurs. En traversant le parc qui précède la tour de Belém (pour Bethlehem) mon œil est attiré par un monument qui émerge des frondaisons. Qu'est ce que c'est que ce grand truc en tôle sur un support de pierre ?

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. Abandonnant mes accompagnatrices qui vont visiter la tour, point de départ de toutes les grandes navigations portugaises de la Renaissance, 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 ? C'est ainsi que, profitant d'une météo automnale peu clémente, je vais me plonger dans une expédition aéronautique vécue il y a presque 85 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.

Avec Bartolomeo Dias, Vasco de Gama est un des grands navigateurs portugais de la fin du XV^e 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.

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 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 amerissage.

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 le 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.

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.

La seconde étape, longue de 850 milles, doit les mener le 17 avril, à Sao Vicente dans l'île de Praïa (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 (Mes Vols Ed. Flammarion).



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 sur le cargo « Bagé ». Le 11 mai, le n° 16 décolle de Penedos de San Pedro et San Paulo pour l'île de Fernando de Noronha. Peu de temps après le décollage, panne moteur fatale et amerrissage tout aussi fatal...

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 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. (Tiens, c'est dans ce type d'avion que j'ai fait mon baptême de l'air en 1963)



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