



LES SÉRIES DE L'ÉTÉ

Durant tout l'été, L'Équipe vous offre une balade à travers le temps. En vous rappelant de grands moments de sport, en retraçant les exploits d'il y a cent ans... mais aussi en partant à la découverte de petits clubs de foot européens désormais dans l'élite... ou en relatant l'aventure des pionniers de l'aviation, ces champions du début du XX^e siècle.

LES GRANDS AVIATEURS

La ruée vers l'air

Qui sera le premier à voler entre New York et Paris ? En mai 1927, les Français Charles Nungesser et François Coli sont face à l'Américain Charles Lindbergh pour relever le défi.

À L'AUBE des années folles, un homme a une idée phare. Il s'appelle Raymond Orteig, il est français et quand il est arrivé à New York, en 1882, il n'avait que treize pauvres francs cousus dans ses vêtements. Depuis, il est devenu riche, heureux propriétaire de l'hôtel Lafayette à Manhattan et, en 1919, il a décidé de mettre en jeu 25 000 dollars (350 000 euros d'aujourd'hui) pour les offrir à quiconque effectuera un vol sans escale entre New York et Paris, dans un sens ou dans l'autre (1). Le premier à s'élancer est lui aussi français. C'est « l'As des as » de la Grande Guerre, René Fonck, soixante-quinze victoires officielles à son actif. Le 21 septembre 1926, il est prêt au départ avec trois hommes d'équipage, trois moteurs, un max de fioul et plein d'autres choses qui n'ont rien à faire là, comme cette table et ces chaises chargées à bord en prévision du festin de la victoire à Paris... Fatalement, l'avion se crashe juste après le décollage et prend feu. Seuls Fonck et son navigateur en réchappent miraculeusement.

En France, un autre héros de la Grande Guerre prend le relais. Depuis un accident aérien, en 1918, François Coli est borgne. Mais cela ne l'a jamais empêché de voler. Pour ce nouveau défi, il choisit un pilote... estropié, Paul Tarascon, qui a perdu son pied droit dans un crash en 1911. Les deux n'iront pas très loin. Leur Potez 25, lui aussi lourdement chargé, s'écrase lors d'un vol d'entraînement. Tarascon est sérieusement brûlé. Coli doit se trouver un nouveau partenaire. Pas gagné car un autre « As », Charles Nungesser, quarante-trois victoires officielles et dix-sept blessures, a d'abord l'intention de tenter le coup seul. Il faut toute l'insistance du constructeur aéronautique et mécène Pierre Levasseur pour lui faire changer d'avis en lui proposant de faire équipe avec Coli. Il s'agit de tenter l'aventure entre Paris et New York, vent de face, avec un biplan monomoteur baptisé Oiseau-blanc. L'équipe annonce qu'elle sera prête à voler début avril 1927.

Charles Lindbergh, lui, s'est inscrit le 28 février. Il est alors totalement inconnu. Ce jeune postier de vingt-cinq ans gagne 350 dollars par mois pour effectuer ses vols de nuit entre Saint Louis (Missouri) et Chicago (Illinois), bien plus risqués selon lui qu'un trajet New York-Paris. Il n'a que 2 000 dollars d'économies à sa disposition, trop peu pour acquérir un avion. Malgré une longue tournée auprès des financiers potentiels, il ne récolte que 10 000 dollars. Dix fois moins que le budget de certains concurrents. Mais ça lui suffit pour acheter son Ryan monomoteur, qu'il nomme Spirit-of-Saint-Louis. Pour beaucoup, c'est de la folie pure, jamais il ne tiendra le coup tout seul. Erik Lindbergh, lui aussi pilote, tente d'expliquer le choix de son grand-père.

« C'était sans doute une question d'argent parce qu'un monomoteur était moins cher, mais surtout il avait l'habitude, il se sentait à l'aise seul dans l'avion. Il était en contrôle de tout. Et puis, plus il y a de personnes impliquées dans un vol, plus il y a de variables. Pour lui, c'était une façon de minimiser les risques. »

A priori, le jeune homme n'est pas fait pour la gloire. Malgré son physique de beau gosse, il est timide, solitaire, effrayé par les filles. L'universitaire américain Daniel Boorstin le décrit ainsi : « Lindbergh était une personne comme les autres. Ce n'était pas un grand inventeur ou un meneur d'hommes. Il n'était pas extraordinairement intelligent, éloquent ou ingénieux. Comme beaucoup d'autres jeunes gens de ces années-là, il aimait voler d'un amour fanatique. L'air était son élément. »

Charles Nungesser, à trente-cinq ans, est déjà une star. Il s'est produit dans cinquante-cinq meetings aériens aux États-Unis, a joué son propre rôle à Hollywood dans le film *The Sky Raider* (le Vainqueur du ciel, 1925). C'est un don Juan et un flambeur, marié puis divorcé d'une riche Américaine dont la famille ne supportait pas qu'elle vive avec un panier percé. Le pilote, il est vrai, avait dû vendre la Rolls que lui avait offerte le roi George V...

Les différents concurrents se livrent une intense guerre psychologique. Cette compétition entre eux, c'est d'abord une bataille de dates. Lindbergh annonce un décollage à



L'Américain Charles Lindbergh (25 ans, à droite) à bord de *Spirit-of-Saint-Louis* et les Français Charles Nungesser (35 ans) et François Coli (46 ans) avec *L'Oiseau-Blanc* vont se livrer un duel à distance qui tournera à l'avantage du plus jeune aviateur. Et pourtant, à l'annonce du décollage des Français au Bourget le 8 mai, Lindbergh voulait tout abandonner...

LE 8 MAI, C'EST LE D-DAY AU BOURGET. LES NOCEURS ARRIVENT DIRECTEMENT DE MONTMARTRE OU DE MONTPARNASSE EN ROBE DU SOIR ET SMOKING POUR ASSISTER AU GRAND DÉPART. NUNGESSER SALUE MAURICE CHEVALIER, GEORGES CARPENTIER ET MISTINGUETT. COLI EMPORTE AVEC LUI UN PEIGNE POUR NE PAS DÉCEVOIR LES FILLES À L'ARRIVÉE.

l'automne mais il pense évidemment être prêt bien avant. Nungesser déclare qu'il va partir le 24 avril mais reste en stand-by jusqu'au 8 mai. Le 26 avril, l'avion des Américains Noel Davis et Stanton Wooster s'écrase au décollage dans un marais lors de son dernier vol d'essai : les deux hommes meurent sur le coup.

Cette ruée vers l'air a donc déjà fait quatre victimes mais rien ne décourage les aventuriers. Deux jours après la tragédie, à San Diego, le *Spirit-of-Saint-Louis* effectue son premier vol d'essai. Il dure vingt minutes au bout desquelles Lindbergh s'extrait de son cockpit et déclare, le sourire aux lèvres :

Photos AFP, Robert Harlingue/Roger-Viollet

« C'est un très bon avion. » En France, l'Oiseau-blanc frôle le pire. Un bulbe de lampe tombe du toit du hangar et embrase deux cents litres de gasoil. Une aile de l'avion est sérieusement brûlée. Elle sera réparée en quelques heures seulement, mais la rumeur se répand déjà dans Paris : l'avion a été carbonisé, la course est finie... Nungesser s'impatiente : « Où que j'aille, tout ce que j'entends, c'est : "Partez-vous ?" "Allez-vous réussir ?" Je ne sais pas quand nous allons partir, mais ce que je sais, c'est que toutes ces phrases créent une atmosphère de nervosité qui n'aide pas du tout ! »

Le 8 mai, c'est le D-day au Bourget. Les noceurs arrivent directement de Montmartre ou de Montparnasse en robe du soir et smoking pour assister au grand départ. Nungesser salue Maurice Chevalier, Georges Carpentier et Mistinguett. Coli emporte avec lui un peigne pour ne pas décevoir les filles à l'arrivée. À bord de l'Oiseau-blanc, on a embarqué des fruits et légumes secs, du caviar, des bananes, du café froid et une bouteille de cognac pour l'arrivée. Pas de radio, pas de canot de sauvetage

pour gagner du poids. Toujours pour alléger l'appareil, le train d'atterrissage sera largué après le décollage. Le fuselage de l'appareil a été spécialement renforcé pour permettre d'amerrir devant la statue de la Liberté. Le décollage commence à 5 h 21. Il est interminable. Cinquante-six secondes d'angoisse et... cap sur New York !

Charles Lindbergh a entendu la nouvelle, il est complètement dépité. Il pense déjà à s'attaquer à la traversée du Pacifique. Mais, malgré une presse trop pressée qui a déjà annoncé leur succès, Nungesser et Coli ne sont jamais arrivés. Alors le *Spirit-of-Saint-Louis* décolle à son tour au matin du 20 mai. Quand il se retrouve au-dessus de Terre-Neuve, dernier lopin avant l'océan, Lindbergh affronte des turbulences et de grosses pluies. Il se demande s'il a bien fait de ne pas emmener son parachute, s'il ne doit pas faire demi-tour. Mais il poursuit sa route, dans la nuit, sans éclairage, en s'orientant juste à la boussole. Il vole parfois à trois mètres des vagues pour pouvoir estimer la direction et la vitesse du vent. Il monte aussi à 3 200 mètres

pour échapper au brouillard. « Mon grand-père volait tout seul, donc il ne pouvait pas voler et naviguer en même temps, explique Erik Lindbergh. C'était incroyablement difficile et il a peut-être été un peu chanceux d'arriver en Europe exactement où il voulait arriver. Il a sans doute été chanceux avec la météo aussi. S'il était tombé sur de la glace ou de très gros vents, ça aurait pu entraîner l'échec de sa tentative. » Autre facteur de risque, le manque de sommeil. L'aviateur a fait une nuit blanche avant le départ. Au cœur de la nuit, il est victime d'hallucinations... Pendant ce temps-là, au Yankee Stadium de New York, le speaker annonce qu'il vole au-dessus de l'océan et demande une minute de silence.

Le samedi 21 mai à l'aéroport du Bourget, cent cinquante mille personnes hurlent son nom. Après un vol de 33 h 29' 30", le jeune Américain devient une légende. Le *New York Times* lui consacre ses cinq premières pages. Il est décoré par le président Gaston Doumergue et il va rendre visite à Léontine,

5 M\$
LA VALEUR TOTALE DES PROPOSITIONS REÇUES PAR CHARLES LINDBERGH durant le mois qui a suivi son exploit, soit 60,8 MC d'aujourd'hui. Début 1929, il avait déjà engrangé plus d'un million de dollars (12,16 MC).

la maman de Nungesser, qui attend toujours des nouvelles de son fils. Des centaines d'avions privés et militaires, des paquebots, des chasseurs, des pêcheurs recherchent des traces de l'Oiseau-Blanc, en vain. La fièvre de l'Atlantique (2) a provoqué l'un des plus grands mystères de l'histoire de l'aviation mais elle a aussi consacré une star mondiale.

« J'ai eu la chance, conclut Erik Lindbergh, de connaître Neil Armstrong, à qui on comparait mon grand-père, et il m'a dit : "Pas du tout ! Nous, nous avons eu des milliers de gens pour nous aider à aller sur la Lune. Charles Lindbergh, lui, était vraiment seul." En tout cas, ce prix Orteig, c'était une idée fantastique. Les différents équipages ont dépensé d'énormes sommes pour essayer de gagner. Tout cet argent a été investi dans le transport aérien longue distance. Cette traversée, c'était vraiment un tournant, elle a changé les perspectives. On a sauté dans l'ère du transport aérien moderne. »

Le 25 décembre 1927, le bilan du prix Orteig s'élevait à dix-huit morts et cinq blessés.

SOPHIE TUTKOVICS

(1) Le premier vol transatlantique sans escale a été accompli le 14 juin 1919 par les Britanniques John Alcock et Arthur Whitten Brown entre Terre-Neuve et l'Irlande en 16 h 27.

(2) "Atlantic Fever" c'est le nom de l'ouvrage très complet que l'Américain Joe Jackson a consacré au prix Orteig (éditions Farrar, Straus & Giroux).

À la recherche de l'avion perdu

DEPUIS SIX ANS, Bernard Decré mène une longue et minutieuse enquête pour tenter de retrouver la trace de l'Oiseau-Blanc. Le créateur du Tour de France à la voile (1978), lui-même pilote, en est aujourd'hui pratiquement persuadé : tout s'est joué dans la zone de Saint-Pierre-et-Miquelon, ce petit archipel français au sud de l'île canadienne de Terre-Neuve. Selon lui, Nungesser et Coli ont dû y affronter une terrible dépression qui leur a fait perdre sept ou huit heures sur leur plan de vol. « Ils ont survécu à cette dépression, à des vents de 35 nœuds (65 km/h), à la neige, car ce sont d'excel-

lents pilotes. Mais ils en sont à trente-cinq heures de vol et ils n'ont emmené que 3 800 litres d'essence. Comme leur avion consomme 100 litres à l'heure, il leur reste plus que 300 litres. Ils ont donc voulu amerrir devant Saint-Pierre et ils se sont fait tirer dessus une ou deux fois. Par des trafiquants d'alcool qui les ont pris pour des gardes-côtes. Ou par les gardes-côtes. Ils ont été touchés et ils ont voulu se poser à une dizaine de kilomètres de là, mais ils ont sans doute mal estimé la hauteur d'eau à cause des petites nappes de brouillard très dense qu'il y a dans cette région. Un pêcheur les a

entendus appeler au secours et puis ensuite, plus rien... »

À ce jour, Bernard Decré n'a pas trouvé trace ni du fuselage ni du moteur, emportés par le courant si son hypothèse est exacte. En revanche, en fouillant longuement dans les archives, il est arrivé à la conclusion que la France et les États-Unis s'étaient entendus à l'époque pour dire que l'Oiseau-Blanc était tombé dans la Manche, histoire de ne pas faire d'ombre à Lindbergh. « Dans les archives des gardes-côtes, on a trouvé des télégrammes du 17 août 1927. Le premier disait : "On est à côté de deux ailes blanches, sans dou-

te l'épave de Nungesser et Coli, que doit-on faire ?" Le deuxième répondait : « Vous n'en parlez pas. » Bernard Decré n'a pas encore réuni toutes les pièces du puzzle, mais il souhaite qu'un jour l'exploit des deux Français soit reconnu à sa juste valeur. S. Tu.

L'Oiseau-Blanc aurait sans doute été la cible des trafiquants d'alcool ou des gardes-côtes, dans la zone de Saint-Pierre-et-Miquelon.

