



## 21 MAI 1927 : LINDBERGH AU BOURGET

**Charles A. Lindbergh** est né le 4 février 1902 à Detroit (Michigan).

Pilote militaire, puis civil, il est totalement inconnu du grand public lorsqu'il décide de concourir pour le prix Orteig, doté de 25 000 dollars pour le vol direct entre Paris et New York.

Avec le soutien de notables de Saint Louis du Missouri, il commande à la firme **Ryan** un prototype spécialement conçu pour ce raid. L'appareil, construit en deux mois, est testé en avril et mai. Puis **il gagne New York le 12 mai 1927.**

A cette date, Nungesser et Coli, partis depuis 4 jours du Bourget pour traverser l'Atlantique, n'ont pas donné de nouvelles.

Retardé par une météo défavorable, Lindbergh décolle de **Roosevelt Field le 20 mai 1927** à 7 heures 52.

Suivant la route orthodromique avec précision, le pilote doit lutter rapidement contre la fatigue, car il a peu dormi la nuit précédente.

Il accomplit de légers détours pour ne pas affronter les orages régnants sur la Nouvelle Ecosse, survole Terre Neuve puis s'engage au-dessus de l'Océan à l'heure prévue, à un tiers de sa route.

Evitant une formation orageuse, il monte à 3 200 mètres, mais le *Spirit of Saint Louis* se retrouve alors en conditions givrantes.

Pendant une dizaine de minutes, Lindbergh peine à contrôler la situation avant de retrouver une zone dégagée. Devant les énormes nuages qui se dressent devant lui, il envisage de faire demi-tour avant de se résoudre à se frayer un chemin entre eux.

Les indications des deux compas deviennent de plus en plus incertaines et le lever de lune ne s'effectue pas à la position attendue.

La clarté sélène fait que la nuit noire n'a duré que deux heures ce qui facilite le pilotage.

Le manque de sommeil demeure le principal ennemi.

Mais l'instabilité du *Spirit of Saint Louis*, qui exige des corrections constantes, empêche Lindbergh de s'assoupir.

**Le jour se lève durant la 18<sup>ème</sup> heure de vol.**

Au matin du 21 mai, l'avion descend en spirale jusqu'à 15 mètres d'altitude pour constater que les flots sont agités dans le sens d'un vent favorable de 90 km/h.

Puis le pilote, très fatigué, remonte à 400 mètres pour un vol sans visibilité, avec des périodes de sommeil.

Heureusement, l'avion répond correctement aux sollicitations réflexes de Lindbergh. Finalement, après 24 heures de vol, il passe la tête par la fenêtre et demeure un peu dans le courant d'air froid.

Il retrouve alors toute sa perception et une conscience claire.

Il a triomphé dans sa lutte contre le sommeil.

Trois heures plus tard, Lindbergh aperçoit des chalutiers ; les cotes de l'Europe sont à proximité. Il survole le sud de l'Irlande avec un peu plus de deux heures d'avance sur son plan de vol initial et constate qu'il n'a dévié de sa route que de cinq kilomètres.

Le 21 mai est plus calme,

Le survol de la Cornouaille, de la Manche, puis l'arrivée sur la France par Cherbourg sont des formalités.

Malgré les 28 heures de vol, le pilote sait qu'il a gagné.

Le jour descend lorsque le *Spirit of Saint Louis* aborde la région parisienne.

En arrivant sur la capitale, Lindbergh remonte à 1 200 mètres d'altitude afin de s'orienter plus facilement.

Il aperçoit une colonne de lumière, c'est la tour Eiffel allumée.



Photo 1

Après avoir identifié le terrain au Nord réalisé un circuit d'atterrissage prudent, Charles Lindbergh se pose sur l'herbe du Bourget face au vent, le 21 mai 1927 à 22 heures 22.

Dans de son demi-tour vers les hangars, le pilote voit des milliers de personnes dans les projecteurs venir vers son appareil.



Photo 2

Le jeune homme est extrait de son cockpit, protégé d'une foule enthousiaste par les forces de l'ordre et les hommes du 34<sup>ème</sup> régiment d'aviation de Dugny.

En 33 heures et 30 minutes de vol, Charles Lindbergh vient d'entrer dans la légende de l'aviation.

## CHARLES LINDBERGH AUJOURD'HUI

L'image de Charles Lindbergh a cristallisé des valeurs positives du siècle et suscite encore l'intérêt aujourd'hui.

A la suite de son exploit, le monde découvre un jeune homme timide, reconnu par ses pairs comme un technicien averti, ne correspondant en rien au fou volant que la foule attendait au Bourget.

L'audace de son projet, la rigueur avec laquelle il avait su le mener à bien malgré son jeune âge laissent le champ libre aux ambitions d'autres pilotes, tout en restant éloigné des héros de la Grande guerre.

Avec Lindbergh, c'est une aviation nouvelle et pacifique qui prend son essor. Lorsqu'il plaide pour le développement d'une aviation commerciale, tous y reconnaîtront le mobile de sa tentative.

Ni le goût de l'argent, ni celui de la gloire ne l'ont poussé dans l'aventure, mais seule sa passion aéronautique.

A 25 ans, Charles Lindbergh devient un expert, dont la vision va orienter les choix d'une industrie naissante. Le charme de l'homme, réservé et souriant, qui domine sa timidité, se prête de bon gré aux contraintes de la gloire soudaine, et conquiert aussi bien les couches populaires que les puissants de ce monde.

Lindbergh symbolise par ce vol, par la sincérité de son action le rapprochement des peuples et la volonté d'une aviation de paix, davantage que de nombreux discours politiques.

Il devint un ambassadeur de son pays, une image de la jeunesse d'un continent ou tout était possible.

Jeune, inconnu, technicien audacieux et pilote hors pair tout cela n'aurait pas été suffisant pour en faire un héros planétaire s'il avait dû partager son triomphe.

Pour être le héros qu'il est devenu en un vol, il a fallu également que Lindbergh soit seul, seul contre tous pour créer son rêve, seul face aux 5 000 kilomètres de l'Océan Atlantique, seul face à sa fatigue et à sa mort.

Pour toutes ces raisons, ce vol solitaire du plus célèbre aviateur de tous les temps ne finira jamais de faire rêver.