

Séance du 18 novembre 2011

Nungesser, de la Grande Guerre à la liaison transatlantique

La jeunesse et la formation

Charles Nungesser est né à Paris, le 15 mars 1892. Il passe sa jeunesse à Valenciennes. Il est élève à l'École Nationale Professionnelle d'Armentières jusqu'en 1907.

Il part à 15 ans en Amérique du Sud où il exerce différents métiers : cow-boy, boxeur, pilote de course automobile et commence à piloter.

Il rentre en France avant la Première Guerre mondiale et s'engage dans la cavalerie, au 2^e Régiment de hussards. Il y obtient la médaille militaire au bout de 10 jours de combat ! Son exploit consiste en avoir franchi les lignes ennemies et avoir capturé une automobile allemande après avoir tué les 4 officiers qui l'occupaient ! Il ramène l'auto et des plans militaires à l'Etat-major.

Il est cité à l'ordre de l'Armée et autorisé à rejoindre l'arme aérienne.

« Le 3 septembre [1914], son officier ayant été blessé au cours d'une reconnaissance, le mit d'abord à l'abri ; puis, avec l'aide de quelques fantassins, après avoir mis les officiers qui l'occupaient hors de combat, s'empara d'une auto et rapporta les papiers qu'elle contenait en traversant une région battue par les feux de l'ennemi. »

L'As de la Première Guerre mondiale

Il intègre à Dunkerque une escadrille de bombardiers et accomplit 53 missions. Il en profite également pour faire la chasse aux avions ennemis. Il obtient la Croix de guerre après avoir abattu un Albatros allemand et intègre ensuite une escadrille de chasse à Nancy.

Il se distingue par ses acrobaties au-dessus du terrain d'aviation au retour de ses missions. Cela lui rapporte 8 jours d'arrêt mais cette punition est levée après avoir abattu un nouvel Albatros en novembre 1915.

Il est grièvement blessé en février 1916 en s'écrasant lors des essais sur un prototype. Le manche à balai lui traverse le palais et lui fracture la mâchoire. Il a également les 2 jambes fracturées. Toutefois, il refuse sa réforme et rejoint son unité avec ses béquilles. Il se fait porter pour monter ou descendre de son appareil.

Il prend part à la bataille de Verdun et y remporte 10 victoires puis participe à la bataille de la Somme. C'est là qu'il fait peindre son insigne sur le Nieuport 17 : une tête de mort aux tibias entrecroisés, surmontée par un cercueil entouré de 2 chandeliers, dans un cœur noir. Il remporte ensuite 9 autres victoires, dont un triplé le 26 septembre 1916.

Nungesser est cependant de plus en plus affaibli par toutes ses blessures et doit fréquemment se rendre à l'hôpital. L'Etat-major accepte qu'il poursuive sa tâche à condition de suivre un traitement régulier. Il rejoint une escadrille de bombardiers à Dunkerque en mai 1917. Il y remporte 9 nouvelles victoires.

En octobre 1917, un accident de voiture le renvoie à l'hôpital. Il continue pourtant le combat et abat son 43e avion allemand le 15 août 1918. Il termine au 3^e rang des as français, après Fonck et Guynemer.

La tentative de traversée de l'Atlantique

Nungesser instaure à Orly une école de pilotage qui fera faillite. Il part alors en tournée aux Etats-Unis pour faire des exhibitions de ses duels aériens de la guerre.

A l'époque, les aviateurs tentent de démontrer l'utilité pacifique de l'aviation, notamment pour relier les hommes, en battant des records de distance, d'altitude ou de vitesse.

Par exemple, en mai 1919, un pilote américain, Albert Cushing Read relie New-York à Plymouth en Grande-Bretagne (23 jours et 5 escales). Un homme d'affaires américain, Raymond Orteig offre un prix de 25 000 \$ à l'aviateur qui ralliera Paris à New-York, sans escale. Peu après, 2 aviateurs britanniques font le trajet Terre-Neuve-Irlande.

En 1925, François Coli, un héros de 1914-18 s'inscrit pour relever le défi. Il envisage le vol avec un autre as de la guerre, Paul Tarascon, mais ils ont un accident avec leur avion en 1926 qui brûle grièvement son co-équipier. Il est alors contacté par Nungesser qui travaille sur le projet depuis 1925 et cherche un navigateur expérimenté.

Pour construire leur avion, ils obtiennent le concours de Pierre Levasseur, constructeur d'avions et de Lorraine-Dietrich un motoriste.

Contre les vents dominants mais pour des questions de prestige, Nungesser et Coli décident la traversée au départ de Paris. La célébrité des pilotes fait que les préparatifs du vol sont très médiatisés, en France comme en Amérique.

Le Levasseur PL.8 est un dérivé d'un avion de reconnaissance de l'Aéronavale. C'est un biplan à 3 places avec un fuselage renforcé pour les amerrissages. Il a une structure de bois.

Pour les besoins de la traversée, ils font enlever le cockpit biplace à l'avant qui est remplacé par 3 énormes réservoirs contenant plus de 4 000 litres d'essence. Le moteur est testé pour voir s'il tient pendant 40 h.

Nungesser baptise l'avion, l'Oiseau blanc, du nom d'un chef indien qu'il aurait rencontré aux Etats-Unis. Il fait poser son insigne de guerre. L'appareil est prêt en avril 1927 ; les essais commencent alors. L'avion est débarrassé du poids inutile : on enlève la radio, le canot de sauvetage, le tableau de bord est sommaire (problème pour le vol sans visibilité), le train d'atterrissage est largable. On envisage un amerrissage devant la Statue de la liberté.

François Coli trace une route la plus courte possible, à travers la Manche, le sud-ouest de l'Angleterre, l'Irlande, l'Océan Atlantique, Terre-Neuve, la côte est des EU. Il est expert dans la navigation céleste et prévoit de bonnes conditions météo en mai 1927.

Le 7 mai à 21 h, les 2 hommes décident de partir au petit matin. L'Oiseau blanc décolle du Bourget à 5 h 18. Nungesser a besoin de 900 m pour faire décoller les 4 800 kg de l'appareil. Le train d'atterrissage largué en région parisienne est la seule relique de l'avion, visible au Musée de l'Aviation.

Ils sont escortés par plusieurs avions qui confirment que l'Oiseau blanc est passé au dessus de Rouen et Etretat où ils le quittent à 6 h 48. Il vole à 200-300m d'altitude, à environ 150 km/h (en raison du poids du carburant).

A 7 h 45, un sous-marin anglais aperçoit un biplan blanc qui est vu à 2 reprises en Irlande, entre 10 et 11 h.

Le 9 mai, à New-York, la foule attend l'arrivée des héros. Des rumeurs donnent les aviateurs à Terre-Neuve ou à Long Island. On annonce même le succès du vol à Paris vers 23 h. Malheureusement, les Eu démentent dans la nuit. La joie laisse la place à la consternation : on ne reverra jamais les aviateurs.

Une disparition mystérieuse

Des recherches s'organisent, d'abord dans la Manche (chute due à une surcharge de carburant ?). Les témoignages venus des îles britanniques font cesser ces recherches : on est sûr que les aviateurs ont franchi la Manche.

Les Américains et les Canadiens font des recherches entre le Saint-Laurent et Terre-Neuve. Plusieurs témoignages indiquent la présence de l'avion à Terre-Neuve au matin du 9 mai. Mais on ne retrouve aucune trace de l'appareil.

Dans la 1ere moitié du mois de juin, on observe des signaux lumineux dans les forêts du Québec, près du Lac Saint-Jean (des fusées éclairantes lancées par Nungesser et Coli). On ne retrouve rien et, après un mois et demi de recherches, tout espoir de retrouver les 2 hommes vivants est perdu.

On pense alors que l'Oiseau blanc s'est abîmé en mer, victime d'une tempête ou du brouillard.

Des recherches lancées dans les Années 1980 confirment que Nungesser est parvenu jusqu'à l'Atlantique au vu des témoignages britanniques qui coïncident avec le plan de vol et les temps de passages plausibles. A partir de l'Irlande, le vent est favorable et le temps est clair. Par contre, d'après les relevés météo, ils ont rencontré une dépression vers 21 h le 8 mai, au large de Terre-Neuve. L'Oiseau blanc a dû lutter contre des vents contraires, des chutes de neige en entrant dans la nuit. Pour éviter cette zone, Coli a dû dérouter l'avion vers le nord. Cela rallonge le trajet de plusieurs centaines de km ce qui expliquerait le retard sur le plan de vol (l'avion devait arriver en Amérique vers 6 h et les témoignages le situent à Terre-Neuve à 14 h 30, heure française). Cela signifie que New-York est hors de portée des aviateurs français.

En juin 1980, des recherches américaines reprennent dans l'Etat du Maine. On s'appuie sur le témoignage d'un pêcheur Anson Berry, qui affirme avoir entendu le crash d'un avion, en fin d'après-midi du 9 mai. Ce témoignage corrobore le passage de l'avion à Terre-Neuve et sa panne de carburant dans les parages. Les pilotes auraient tenté de se poser sur le lac mais se seraient écrasés dans les collines. En 1984, une campagne de fouilles est menée jusqu'en 1992, avec l'aide de la NASA et de l'US Air Force. A part un étui à cigarettes décoré avec des cigognes (emblème des aviateurs français) et daté des années 1900-1920 présenté par un habitant et quelques pièces de métal non identifiées, rien n'atteste du crash dans la région.

Un ouvrage de 1990 intitulé : Nungesser et Coli, 1ers vainqueurs de l'Atlantique, reprend 3 hypothèses :

- L'avion s'est abîmé à Terre-Neuve à cause du givrage des ailes

- L'avion s'est écrasé dans la région du Lac Saint-Jean par panne d'essence
- L'avion s'est écrasé dans le Maine pour la même raison

Le livre privilégie la 1ère hypothèse, attestée par la découverte récurrente d'objets métalliques dans la région.

De nouvelles recherches ont été lancées en 2009 à Saint-Pierre et Miquelon, appuyées sur le témoignage d'un pêcheur qui entend le bruit d'un moteur dans la brume puis un crash dans la mer, le matin du 9 mai. Les aviateurs auraient été abattus par des trafiquants ou des garde-côtes, victimes de la Prohibition. Un télégramme d'un garde-côte, annonçant la découverte de 2 ailes blanches le 17 août 1927, est retrouvé dans les archives américaines.

La postérité

La disparition de l'*Oiseau blanc* est parfois appelée « l'[Everest](#) des mystères de l'aviation¹ ». TIGHAR considère l'*Oiseau blanc* comme « l'avion disparu le plus important de l'histoire³¹ ». L'accueil enthousiaste réservé à [Charles Lindbergh](#) et le fort retentissement de son exploit ont probablement été rehaussés par l'émotion causée par la disparition de Charles Nungesser et François Coli, moins de deux semaines auparavant⁵⁷. En cas de succès des Français, l'impact de la réussite de la traversée de l'Atlantique par Lindbergh sur l'[industrie aéronautique](#) américaine aurait pu être différent de ce qu'il a été⁵⁸.

Après son arrivée au Bourget le 21 mai 1927, la première visite de Lindbergh est pour Laure Nungesser, la mère du pilote de l'*Oiseau blanc*, pour lui enjoindre de ne pas perdre espoir⁵⁹. Le 15 octobre 1927, les pilotes français [Dieudonné Costes](#) et [Joseph Le Brix](#) sont les premiers à traverser l'Atlantique Sud, entre [Saint-Louis](#), au [Sénégal](#), et [Natal](#), au [Brésil](#). Leur appareil est un [Breguet 19](#) qu'ils ont baptisé *Nungesser-et-Coli* en l'honneur de leurs camarades disparus⁶⁰.

Un monument est élevé à la mémoire des aviateurs sur les falaises d'[Étretat](#), où l'*Oiseau blanc* a été aperçu pour la dernière fois depuis la France. Il est détruit en 1942 par l'armée d'[occupation allemande](#)⁶¹ et un nouveau monument, haut de 24 mètres, est bâti à son emplacement en 1963⁶². Non loin se trouve un musée consacré aux deux aviateurs. En 1929, une statue célébrant Lindbergh, Nungesser et Coli est érigée à l'entrée de l'[aéroport du Bourget](#), où le premier est arrivé et d'où les seconds sont partis.