

RTP 580p

Coutinho

De Lisbonne à Rio-de-Janeiro par les Airs



La
 Traversée
 de
 l'Atlantique
 par les
 Aviateurs
 Portugais
 Gago Coutinho
 et
 Sacadura Cabral

PARIS
 GRANDE IMPRIMERIE "PERFECTA"
 8, Rue Neuve-Popincourt

1922

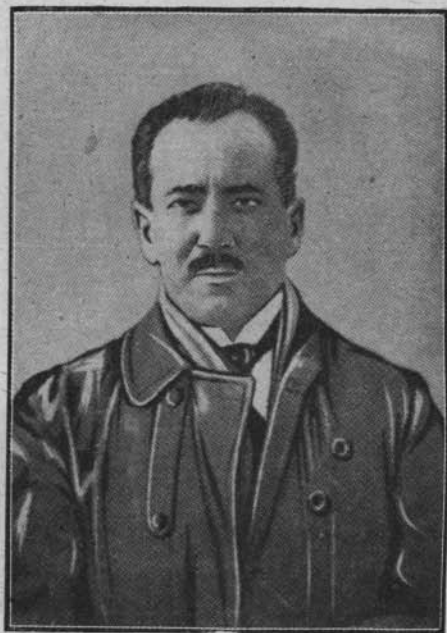
80p
RTP



RTP 580p



GAGO COUTINHO



SACADURA CABRAL

De Lisbonne à Rio-de-Janeiro
par les Airs



La Traversée de l'Atlantique

PAR LES

Aviateurs Portugais

**Gago Coutinho
et Sacadura Cabral**



1922

Comment s'élabore une entreprise peu commune. — La carrière de deux officiers laborieux. — Des mathématiques pures au pilotage aérien.

Il serait vraisemblable que ni l'un ni l'autre des deux aviateurs portugais illustrés par le raid Lisbonne-Rio de Janeiro, n'ait jamais fait un looping téméraire en avion. Leur figure s'écarte quelque peu du type dans lequel on est tenté couramment de rassembler tous les caractères de « l'as » actuel. Le commandant Gago Coutinho est passé par l'Ecole Navale de Lisbonne, où il a montré une prédilection marquée pour les études d'astronomie et de navigation. Excellent « officier pilote », après maintes croisières, il est entré en 1898 au service topographique et depuis ce moment il est resté constamment, sauf les temps des congés, occupé aux colonies à d'importants travaux de délimitation. Ce fut au début dans l'île de Timor, que se partagent le Portugal et la Hollande ; en 1900, c'est sur la côte orientale d'Afrique qu'il pratique la triangulation, pour fixer la frontière entre le Nyassa portugais et le Nyassaland britannique. L'année suivante, il est au Congo belge. En 1904, il commence la délimitation de la frontière au nord du Tete entre la colonie portugaise et la Rhodésie britannique, opération qui le retient deux ans. En 1907, c'est sa grande campagne de levé géodésique des possessions portugaises de l'Afrique Orientale où il s'emploie pendant trois ans. Enfin, c'est le même travail pour l'île de St-Tomé. De sorte que le commandant Gago Coutinho a passé la plus grande partie de son existence, plus de vingt-deux ans, à mettre à profit ses aptitudes exceptionnelles pour ce genre de labeur. Et chaque fois qu'il s'agissait de délimitation d'une frontière, les résultats auxquels il s'arrêtait devaient être homologués par le représentant d'une autre partie intéressée, ce qui lui a valu à plusieurs reprises des éloges décisifs. Ses mérites étaient la précision irréprochable de l'observation autant que la rapidité et la sûreté des calculs. Certains de ses travaux ont été publiés, et la relation technique de la mission qu'il a remplie

dans l'île de St-Tomé lui a ouvert les portes de l'Académie des Sciences de Lisbonne. Il avait alors le grade de capitaine de vaisseau.

On aimerait, suivant la loi des contrastes, que Sacadura Cabral ignorât tout de l'algèbre et de la trigonométrie, et qu'il tint dans le groupe le rôle choyé des foules du génie spontané, improvisateur infatigable et privilégié. Il n'en est rien, et c'est ainsi plus concluant. Le second navigateur aérien est également officier de marine. Il a dû à ses connaissances techniques de faire en Afrique même, lui aussi, des travaux de topographie au cours desquels il prit contact avec Gago Coutinho. Depuis 1906 jusqu'au début de 1914, au Mozambique, en Angola, il s'est signalé par des réalisations de ce genre. Comme son compagnon d'aujourd'hui, il s'est montré affranchi des exigences du sybaritisme contemporain, résistant à la fatigue, capable de long effort. En 1915, attiré par l'aviation et même avant l'entrée du Portugal dans la guerre, il est accouru faire son entraînement en France où il a fréquenté l'école Saint-Raphaël, et il a obtenu son brevet de pilote devant la commission militaire de Chartres. Rentré à Lisbonne, il a été nommé Directeur des Services de l'Aéronautique navale et dès lors ses efforts ont convergé vers l'étude de l'aviation et vers la recherche du progrès de l'aviation. Pendant la guerre, d'autres officiers portugais sont venus en France s'initier aux connaissances spéciales à cette arme, et plusieurs ont obtenu sur le front de belles citations parmi lesquels Oscar Monteiro Torres, mort au champ d'honneur. D'autres sont rentrés au Portugal pour organiser la surveillance côtière par hydravions, service important qui entraîna l'installation de deux stations aéronautiques françaises à Aveiro et à Leixões. Le travail quotidien d'entraînement des officiers de marine et des pilotes accompli pendant cette période ne pouvait être perdu, et, la guerre terminée, le Portugal a conservé des services aéronautiques. C'est alors que Gago Coutinho et Sacadura Cabral, attentifs aux progrès de l'aviation dans les autres pays, se préoccupèrent de contribuer aux transformations de ce genre de transports en harmonie avec les besoins nouveaux du temps de paix. Ils se rencontraient souvent. Au cours de l'année 1919, l'astronome Gago Coutinho et l'aviateur Sacadura

Cabral commencèrent à entrevoir comme minimum des résultats à atteindre la gigantesque traversée de l'Océan entre Lisbonne et le Brésil.

Avec l'autorisation du Ministère de la Marine, le commandant Sacadura Cabral entreprit une tournée d'études et visita les principaux centres d'aviation de France et d'Angleterre. En 1920, il effectua le trajet de Londres à Lisbonne en hydravion. Puis il conçut l'idée, d'accord avec son compagnon de recherches, d'étendre l'épreuve au trajet de Lisbonne à Madère et retour.

Le départ eu lieu en mars 1921, l'hydravion emportait Sacadura Cabral comme pilote, Gago Coutinho comme observateur, le lieutenant aviateur Ortiz Bettencourt comme second pilote, et le Français Soubiran, des Services de l'Aéronautique portugaises, comme mécanicien.

L'aller se fit dans les meilleures conditions, en 7 heures 40 minutes, avec une vitesse moyenne de 70 milles à l'heure, dont on accordait 57 milles à la propulsion de l'appareil même et le reste à la poussée du vent. Il est inutile de dire l'enthousiasme provoqué dans la « Fleur de l'Océan » par l'arrivée des aviateurs portugais, car l'entreprise avait été menée avec le minimum de publicité, sur les intentions et selon les habitudes de ses héros. Le retour était plus difficile, à cause du vent contraire qui souffle à cette époque. Les aviateurs décidèrent d'aller d'abord à l'île de Porto-Santo, au nord de Madère, de façon à raccourcir la seconde étape, pour laquelle ils pourraient se détourner vers Casablanca s'il le fallait. Mais en essayant de prendre le vol à Porto-Santo l'appareil fit défaut, un réservoir d'essence pris feu et ses passagers durent, non sans danger, l'abandonner en mer.

C'est sous ces auspices que les deux officiers continuèrent les préparatifs de la traversée de l'Atlantique d'un continent à l'autre.

II

Les Devanciers et les Rivaux. — Les Obstacles. — Le départ.

Les deux officiers portugais n'étaient pas les seuls en pays civilisés, à ce moment précis, qui eussent l'ambition d'établir un record de ce genre.

On était loin, certes, des premières réalisations d'autrefois : la traversée de la Manche par Blériot le 25 juillet 1909, celle de la Méditerranée par Garros le 23 septembre 1913 (760 kilomètres). En 1919, Boussoutrot était allé de Paris à Dakar. Mais surtout les Anglais et les Américains rivalisaient à qui parviendrait le premier à franchir l'Atlantique entre leurs deux pays. L'Australien Hawker, accompagné d'un passager, le commandant Griève, s'était élancé de Terre-Neuve dans la direction de l'Angleterre, le 20 mai 1919. Aucune terre sur sa route pour jalonner la direction à suivre, pour lui ménager un point d'escale ; aucun navire pour le guider ou le ravitailler. Il ne dévia point, mais, malheureusement, ayant franchi plus de la moitié du chemin, à 1240 kilomètres de l'Irlande, son appareil piqua du nez et tomba en mer. Hawker et Griève, furent sauvés à temps et virent d'intrépides compétiteurs se hâter de leur disputer une gloire bien acquise. Cette fois, c'étaient des Américains.

Trois hydravions, le 16 mai, prenaient le départ de la baie des Trépassés, à Terre-Neuve. Ils n'avaient pas l'Europe pour but direct, mais devaient faire escale d'abord aux Açores pour se diriger ensuite vers le Portugal, ce qui constituait deux étapes, l'une de 1.850 kilomètres et l'autre de 1.500 kilomètres. A bord des appareils, la T. S. F. fonctionnait. De plus, le trajet était jalonné par une ligne de 60 destroyers placés à 80 kilomètres les uns des autres. Malgré ces précautions, un seul appareil, le *N. C.-4*, put mener jusqu'au bout la tentative. Après 15 heures 13 minutes de vol, il arrivait aux Açores. Le mauvais temps le retenait jusqu'au 27 mai dans les parages de ces îles. Enfin, le 27, à 20 heures, il atteignait Lisbonne. C'était le premier avion ayant réellement franchi l'Atlantique. Il était commandé par le lieutenant Read, de la marine américaine, et portait avec lui deux pilotes, un chef mécanicien, un enseigne chargé de la T. S. F. et un pilote de réserve.

Le *N. C.-1* et le *N. C.-3*, moins heureux, eurent des pannes et durent amerrir avant d'atteindre les Açores.

Les Anglais, battus quant à la date, s'entêtèrent dans leur volonté de triompher pour la distance en mer, sans escale. Ce que n'avaient pu faire l'Australien Hawker et son compagnon,

deux autres pilotes le réussirent. Le 15 juin suivant, le capitaine Alcock et le lieutenant Brown franchirent d'un seul vol, en 17 heures 20 minutes, les 3.200 kilomètres qui séparent Terre-Neuve de Clifden, en Irlande. L'Atlantique du Nord était conquis par les avions.

Qui en ferait autant de l'Atlantique austral ? Le pilote français Roget, qui avait, en janvier 1922, accompagné du capitaine Coli, traversé la Méditerranée aller et retour dans la même journée, envisageait la possibilité d'un raid aérien Paris-Dakar-Iles du Cap Vert-Pernambouc. Il s'agissait, comme toujours, d'être les premiers. Brusquement, l'annonce du départ de l'hydravion appelé le « Lusitania », la publication de l'itinéraire arrêté par Gago Coutinho et Sacadura Cabral, sont venues cette année ouvrir au Portugal les chances de s'acquérir la renommée de cet exploit grâce à la vaillance des deux officiers. Le 30 mars 1922, ceux-ci se mettaient en route pour Lisbonne vers le Brésil. La traversée en ce sens est entre les deux continents d'environ 5.500 kilomètres, et les deux voyageurs se proposaient de pousser leur raid jusqu'à Rio de Janeiro, à 7.791 kilomètres de leur point de départ. L'immensité de la distance à franchir provoque autour du « Lusitania » une curiosité ardente et sympathique. On admire l'assurance du pilote et de son compagnon qui ne demandent à aucune flotte d'Etat d'échelonner ses unités sur leur trajet de manière à multiplier les possibilités de secours sous leur vol. Cette fois, contrairement à leurs dispositions de l'année précédente, ils ne sont plus que deux : ils **n'emmènent point de mécanicien**. La longue durée de vol exigée par chaque étape veut un approvisionnement d'essence exceptionnel, et, tyrannisés par cette nécessité primordiale, contraints d'écarter toute surcharge dont on peut se priver, ils ne munissent point l'hydravion de l'appareil de télégraphie sans fil. S'ils échouent, seuls en plein Océan, il se trouveront dans l'impossibilité totale d'appeler à leur aide par radio.

Le départ de Lisbonne, dans ces conditions, fut émouvant. M. José de Coimbra en a donné ce récit vivant et mémorable. (1)

(1) *L'Air*, 20 avril 1922.

Quand nous arrivions au lever du jour, au Centre de l'Aviation Maritime, la nuit gardait encore le secret de ce voyage merveilleux, que, à cette heure, deux Portugais, énergiques et glorieux allaient entreprendre.

C'était le 30 mars. Les capitaines Gago Coutinho et Sacadura Cabral avaient passé la nuit à l'aérodrome : ils dormaient encore.

Nous nous abritons contre une légère pluie, dans un hangar. Une demi-heure après, nous apercevons les silhouettes des marins, passant et repassant près de l'hydravion *D. D.-6*, qui devait accompagner jusqu'au dehors du Tage, le grand hydravion de la traversée de l'Atlantique.

Le capitaine Sacadura Cabral arrive ; la large porte de bois du Centre d'aviation se déplace pour laisser passer les premiers visiteurs. Ce sont des aviateurs de l'Aviation Maritime.

Ensuite, la voix forte du capitaine Sacadura Cabral :

— Ouvrez toute grande !

Un puissant projecteur électrique fouille le brouillard humide de la nuit. Les portes du hangar glissent, et le grand hydravion surgit avec ses grandes ailes ouvertes, très blanches, et portant la même majestueuse Croix du Christ, qui, il y a 430 ans, par un jour de mars comme celui-ci, de ce même Tage, est partie vers le Nouveau Monde, dans les voiles gonflées des caravelles.

Le quai est maintenant très animé. Le silence persiste toujours, un silence religieux, comme si toutes ces personnes qui arrivent — marins, civils, photographes, opérateurs cinématographiques, journalistes, — entraient dans la nef d'un grand temple, dont les portes, s'ouvrent sur la mer. Sur toutes les figures, se peint une forte émotion ; on parle doucement, pour admirer le courage de ces deux hommes, courant les aventures. Un sergent de marine, à la physionomie ouverte et franche, rappelle le raid Lisbonne-Madère, 1.200 kilomètres parcourus en 6 heures 40, l'année dernière, par ces deux mêmes officiers de la Marine de guerre Portugaise.

Six heures ! L'hydravion, avec ses deux flotteurs énormes, assis sur un plateau de quatre roues, commence à sortir sous la poussée de 17 marins. Un « quartier-maître » dirige les manœuvres, criant des ordres, parce que la belle machine occupe toute l'ouverture du hangar et il faut faire attention à ce qu'elle sorte sans incident ; ce travail dure un quart d'heure. L'hydravion est sur le bord incliné d'où il doit glisser jusqu'à toucher l'eau de la Dock.

Le mécanicien belge Tisps, qui a dirigé le montage de l'appareil, monte dans la carlingue, s'assied au manche-à-balai et donne l'ordre de mettre en marche le moteur. L'hélice commence à tourner douce-

ment et de plus en plus vite. Il est nécessaire d'activer les préparatifs de départ. Les ouvriers remplissent les réservoirs d'essence.

Un homme que personne n'a encore vu, traverse la foule, dans la direction de l'appareil. C'est le capitaine Gago Coutinho, qui va rasé de frais, grisonnant, occuper sa place d'observateur.

Il porte une veste d'aviateur, marron foncé, casque de la même couleur, pantalon noir et chaussures jaunes. Il a sous le bras une petite malle d'osier et porte dans ses mains, des petites boîtes en bois, qui contiennent ses instruments d'observation, sans oublier un « sextant » de son invention.

Du haut d'une aile de l'appareil, un marin prend ses bagages et les met dans la carlingue. Aussitôt, Gago Coutinho, marin agile, saute à sa place, se baisse, disparaît, réapparaît, pour ranger dans sa niche, sa malle, son « sextant », et une petite canne, fragile, de bois poli et poignée d'argent, qu'il garde comme fétiche.

Le capitaine Sacadura Cabral réapparaît, déjà en combinaison et ses lunettes au-dessus des yeux. L'illustre aviateur va aussi s'embarquer.

Il reçoit les encouragements des camarades, les poignées de mains des amis, les « bonnes chances » des journalistes.

A 6 heures et demie, le Major Général de la Marine descend de son automobile, près de l'hydravion. Le capitaine Sacadura Cabral se prépare à rentrer dans l'appareil. L'Amiral, très ému, embrasse l'aviateur ; puis arrivent les Ministres de la Marine, des Colonies, le Commandant de la Garde Nationale Républicaine, Général Vicira da Rocha.

Le lieutenant Silva leur lit le dernier télégramme avec les informations météorologiques. L'aviateur se montre satisfait, rectifie la direction du vent, et fait ses derniers adieux.

Le ciel est couvert de nuages noirs, le moment du départ approche, la foule remplit les quais, des canots automobiles tournent dans la Dock, et parmi eux, le lieutenant aviateur Loureiro, qui doit piloter l'hydravion *D. D.* qui va faire la garde d'honneur au *Fairey-400*, jusqu'en dehors du Tage.

L'hydravion *D. D.-6* décolle et évolue au-dessus du Centre ; il est 6 heures 50. Le *Rolls-Royce 360 HP* du *Fairey* ronfle. Soudain, de l'Orient à l'Occident, rompant la tranchée de nuages, sur les eaux du fleuve, glisse un rayon de lumière brillante.

De l'autre côté, entourant la tour de Belem, un arc-en-ciel. La pluie cependant tombe plus fine. Le *Fairey* maintenant ronfle, de

toute la force de son moteur, traverse la Dock, les flotteurs entourés d'écume.

Une clameur surgit, chapeaux et mouchoirs s'agitent. Le buste hors de la carlingue, le capitaine Gago Coutinho fait des signes d'adieu.

L'hydravion remonte le fleuve, décrit une courbe, puis décolle enfin en face de la porte de la Dock, d'où la multitude le contemple.

Il monte, puis il passe au milieu de l'arc-en-ciel, et disparaît derrière la tour de Bugio.

Iront-ils jusqu'au but ? Sans doute, il faut compter sur la chance... Cependant, on songe que l'année précédente, Alcock et Brown arrivant d'Amérique après un vol de 3.200 kilomètres, ignoraient complètement où ils se trouvaient quand ils atterrirent en Irlande. Tout le problème de la direction des voyages aériens, pour laquelle on n'a jusque-là que des moyens empiriques et incomplets, se trouve une fois de plus posé dans des conditions redoutables. On remarque simplement que les aviateurs anglo-saxons ont préféré partir du continent américain vers l'Europe. Ceux-ci entreprennent le vol inverse : question de vent sans doute ? L'épreuve dira ce qu'il en faut penser.

III

Les Étapes du Voyage

De brefs télégrammes firent connaître successivement en Europe que les hardis voyageurs accomplissaient l'une après l'autre les étapes qu'ils avaient prévues. Il ne pouvait être question, dans l'état actuel des moyens aéronautiques, de franchir d'un seul vol une pareille étendue. Le commandant Gago Coutinho et le capitaine Sacadura Cabral étaient arrivés d'abord à Las Palmas le premier jour, couvrant de nouveau les 1.400 kilomètres qu'ils avaient franchis l'an précédent. Le temps était mauvais, et repartir le lendemain aurait été vouloir tout compromettre. Profitant d'une accalmie, le 2 avril, ils reprenaient leur vol, mais un retour du mauvais temps les oblige à relâcher à la baie de Gando (îles Canaries). Nouvelle accalmie le 4 avril, dont ils se

hâtent de tirer parti. Ce jour-là, ils franchissent 1.700 kilomètres et vont amerir près de l'île Saint-Vincent, au nord-ouest de l'archipel du Cap Vert.

De nouveau, la tempête les immobilise. Elle est formidable cette fois et sa dépression se prolonge jusque sur les côtes de Gascogne ; il faut attendre le 17 avril pour revoir le beau temps. A cette date, les aviateurs se rendent de Saint-Vincent à l'île Santiago, dans le même archipel du Cap Vert. Et le lendemain, ils repartent avant le lever du jour pour franchir la plus longue étendue de mer du trajet, des îles avancées d'Afrique aux îles avancées d'Amérique, des îles du Cap Vert à l'île Fernando Noronha, soit 1.800 kilomètres au-dessus des solitudes tropicales de l'Océan. C'est la distance de Toulouse à Casablanca par la ligne Latécoère Barcelone-Alicante-Malaga-Rabat. Là-bas, le croiseur *Républica* stationne en les attendant pour les ravitailler d'essence.

A la fin de cette journée du 18 avril, les deux aviateurs touchaient, comme ils l'avaient osé tenter, une terre d'Amérique : — les rochers de Saint-Pierre et Saint-Paul. Mais leur appareil avait cédé sous le prodigieux effort qui lui était demandé, ainsi que le fit connaître la publication des dépêches suivantes :

Lisbonne, 20 avril.

Suivant un télégramme du commandant Sacadura parvenu au Ministère de la Marine, l'hydravion, en amerissant à l'arrivée aux rochers de San-Pedro, a subi une avarie au flotteur par suite de l'ondulation profonde qui se produisait. Si cette avarie ne peut être réparée, le Ministère de la Marine fera diriger sur les rochers de San-Pedro, un autre hydravion, transporté sur un navire de guerre, et qui ira terminer, piloté par les commandants Gago Coutinho et Sacadura, l'étape San-Pedro à Rio-de-Janeiro.

Le vol de San-Tiago à San-Pedro a été de tous ceux qui se sont accomplis, le plus important par l'audace qu'il a révélée et par la science nécessaire pour se diriger sur ce rocher en plein océan, après un parcours de 1.700 kilomètres et sans pouvoir compter sur le soleil. Ce vol a duré onze heures et vingt minutes, soit une vitesse moyenne à l'heure de 150 kilomètres, ce qui signifie qu'aucun instant n'a été perdu, toutes ces circonstances révélant une grande

habileté de la part du pilote, et de celle de l'observateur, une telle précision d'observation et une telle prestesse de calcul qu'elles n'ont d'égales que l'excellence des méthodes de direction aérienne découvertes par les commandants Coutinho et Sacadura, évidemment démontrée par la pratique.

L'état de la mer, au moment de l'arrivée de l'hydravion au rocher de San-Pedro, a occasionné une avarie aux flotteurs. A cause des conditions peu favorables qui résultent du manque de tout mouillage praticable près du rocher, ce qui tient le « Republica » comme l'hydravion sous la dépendance permanente de l'état de la mer, il est naturel que l'avarie ne puisse être réparée sur place, et dans cette éventualité, un nouvel hydravion du Centre d'Aviation maritime de Lisbonne sera expédié pour effectuer, sous la conduite des mêmes officiers, l'étape du rocher à Rio-de-Janeiro.

Cet appareil, le « Fairey Standard 401 », partira à bord du croiseur « Carvalho de Araujo » qui se trouve actuellement à Alger, et qui a été rappelé à Lisbonne. Pendant que des ordres dans ce sens étaient donnés par le Ministère de la Marine, on recevait du commandant Sacadura un télégramme formulant que cet envoi lui soit fait d'urgence. Le Centre d'Aviation maritime, qui est dûment pourvu, possède encore deux appareils neufs de la même marque, dont l'un est tenu tout prêt à partir.

Les télégrammes suivants ont été échangés entre le Ministre de la Marine et le commandant Sacadura :

Fernando Noronha, 18 avril, 23 heures. — Par suite de l'impossibilité absolue de décoller avec la charge nécessaire pour atteindre Fernando Noronha, j'ai dû adopter le rocher de San-Pedro. Après 11 heures et 20 minutes de voyage, nous sommes venus droit au rocher qui mesure à peine 200 mètres de longueur. Nous avons rencontré une ondulation profonde où le flotteur s'est avarié, et il a été impossible de sauver l'appareil. Je déplore ce qui s'est produit, en estimant néanmoins que dans les circonstances qui se sont présentées, personne n'aurait mieux fait. (Signé) Sacadura.

Lisbonne, 19 avril, 14 heures. — Je félicite chaleureusement les aviateurs, au nom de la Marine, pour le brillant résultat du dernier vol réalisé. Nous cherchons à employer le *Fairey Standard* pour remplacer votre appareil, en l'envoyant par le croiseur *Carvalho de Araujo*, à Fernando Noronha. Le lieutenant pilote aviateur Ortins Bettencourt et tout le matériel indispensable l'accompagnent. Demande d'urgence avis des aviateurs, détaillant la solution. Au cas où

le montage de l'appareil serait impossible là-bas, nous tenterions de l'envoyer monté. Le croiseur *Republica* restera à Fernando Noronha, en attendant des ordres. (Signé) Le Ministre de la Marine.

De Fernando Noronha, reçu le 19, à Lisbonne, à 18 heures, via Dakar. — Urgent, au Ministre de la Marine. Pour compléter le télégramme précédent, je vous informe que la partie difficile du voyage est achevée, deux vols de 350 milles seulement étant nécessaires pour le poursuivre jusqu'au Brésil, et pouvant être réalisés avec l'hydravion *Fairey Standard* dont on dispose. Nous sommes prêts à terminer le voyage au cas où Votre Excellence le désirerait et nous ferait parvenir ici l'avion dont il s'agit. (Signé) Sacadura.

On ne perdit pas de temps, et le 26 avril le paquebot *Bagé*, du Lloyd brésilien, quittait Lisbonne emportant le second hydravion vers Fernando Noronha. Le 6 mai, un journaliste, parti en même temps, envoyait à son journal l'interview suivante :

Radio « Bagé », Fernando Noronha, 6, à 8 h. 30.

Je viens d'échanger quelques mots avec Sacadura Cabral. Le valeureux aviateur est entièrement pris par l'idée d'achever sa glorieuse traversée.

Il garde en apparence son calme habituel, mais il ne parvient pas à dissimuler toute la contrariété qu'il éprouve en voyant qu'il ne pourra sans doute pas partir d'ici en avion pour Fernando Noronha.

Sa physionomie ne s'est ouverte pour un léger sourire que devant l'émouvante manifestation dont il a été l'objet à bord et à laquelle néanmoins il a cherché à se dérober autant qu'il lui a été possible.

J'ai demandé à Sacadura Cabral si, au cas où il partirait en hydravion de Fernando Noronha, il retournerait par les airs aux rochers de San-Pedro.

— Evidemment, m'a-t-il répondu. Le voyage doit être continué du point où il a été interrompu.

— Mais sans y descendre, assurément ?

— Non, avec une mer pareille ! Un tour au-dessus des *Penedos*, et cela suffira.

— Quelles étapes avez-vous l'intention de faire jusqu'à Rio-de-Janeiro ?

— Ou bien Pernambouc, Maceio, Bahia, Victoria et Rio, ou bien

Pernambouc, San-Salvador, Bahía, Porto-Seguro et Rio. Nous ne sommes pas encore bien fixés là-dessus.

— Et quand comptez-vous arriver à Rio-de-Janeiro.

— Je ne puis pas non plus vous le dire. Cela dépendra du temps que nous devons passer dans les ports où nous descendrons.

J'ai demandé à Sacadura Cabral des détails sur son voyage merveilleux de Praia jusqu'ici et sur son émouvante descente près des *Rochedos de San-Pedro*, où le *Lusitania* a fait naufrage.

Le front de l'illustre aviateur s'est éclairé. Peu de paroles, mais suffisamment expressives. Le voyage a été fatigant, mais il s'est accompli avec la plus grande tranquillité. Confiance dans l'appareil et certitude absolue de la précision de la route suivie.

— Nous sommes venus donner exactement sur l'îlot, savez-vous ? C'est assez curieux. On était déjà entre chien et loup. D'en haut, les rochers n'étaient qu'une tache sombre sur la surface de la mer. Nous étions en plein au-dessus quand nous les découvrîmes.

Et en s'animant, Sacadura Cabral me donne des explications sur le trajet :

— Nous sommes partis de Praia avec de l'essence pour dix ou douze heures seulement. La mer ne nous avait pas laissé décoller avec une plus grande quantité. Au bout d'une heure et demie, nous avions vidé un des réservoirs. L'autre et les flotteurs nous restaient. Nous fîmes nos calculs en marche et nous estimâmes que toute l'essence serait probablement épuisée avant que nous ne fussions aux *Rochedos*. Pendant près d'une heure, Gago Coutinho et moi nous discutâmes sur ce problème : vaudrait-il mieux descendre en mer, au hasard, tandis qu'il faisait jour, dans l'espoir que quelque navire nous recueillerait, ou bien fallait-il poursuivre jusqu'à l'îlot, en sortant de la route des navires, aux approches de la nuit, et par suite en perdant toutes les possibilités de salut si l'essence venait à faire défaut avant que nous n'ayions atteint notre but ?

Gago Coutinho était certain que ça irait. Je partageais sa confiance. Nous décidâmes donc de poursuivre. Enfin, nous arrivâmes. Jolie entrée ! Mais il était temps ! L'appareil était complètement à sec d'essence !

La descente, vous la connaissez. Une mer grosse, avec des ondulations très fortes. Le moteur faiblissait. On n'avait pas le temps de chercher un endroit plus calme. Nous descendîmes. La mer emporta un de nos flotteurs. L'autre est sur le *Republica* déchiré par



les vagues, comme s'il avait été entaillé avec un rasoir ! C'est très curieux. »

Le 11 mai, à 8 heures 7 minutes du matin, le voyage était repris à bord du *Fairey-16*. Ainsi qu'ils l'avaient annoncé, les deux aviateurs s'élevant de Fernando Noronha, reprirent la direction de l'Europe pour venir survoler les rochers de Saint-Pierre et Saint-Paul où s'était arrêté leur vol précédent, et renouer scrupuleusement ainsi l'enchaînement de leurs étapes. Cependant, leur appareil n'avait « décollé » qu'à la troisième reprise. La journée se passa sans qu'on les vit reparaitre à l'île Fernando Noronha, et l'on n'apprit que le lendemain comment ils n'avaient pu réaliser leur dessein jusqu'au bout.

Après avoir survolé les rochers de Saint-Pierre et Saint-Paul, Gago Coutinho et Sacadura Cabral avaient enfin viré vers le Brésil. A trois heures et demie de l'après-midi, ils furent forcés de descendre en mer pour examiner leur moteur dont le fonctionnement laissait à désirer. Dès lors, ils renoncèrent à doubler tout leur trajet ainsi que les circonstances les y avaient entraînés, et ils tentèrent, en reprenant l'air, de rejoindre simplement la ligne des navires qui font escale à Pernambouc. C'était à mi-chemin de leur retour pour Fernando Noronha. Bientôt, la panne du moteur fut complète et l'hydravion dut amerir. Il allait à la dérive et ses flotteurs prenaient eau lorsqu'il fut rencontré par le vapeur anglais *Paris-City*. La durée du vol, cette journée-là, avait été de 7 heures 18 minutes.

Quand le croiseur portugais *República* rejoignit les intrépides officiers et recueillit le *Fairey 16* en détresse, l'une des premières paroles de Gago Coutinho fut, comme précédemment : « Vite ! un autre appareil ! »

La dernière partie du raid s'effectue à bord du *Fairey 17*, envoyé d'urgence aux tenaces aviateurs par le *Carvalho Araujo*.

Partis le 5 juin de Fernando Noronha à 10 h. 40, les aviateurs arrivent au continent américain, à Pernambouc, après 4 heures 40 minutes de vol. C'est la grande traversée de l'Océan intégralement accomplie. Il ne leur reste que le voyage triomphal au long de la côte brésilienne jusqu'à Rio.

Parmi les commentaires répandus dans la presse, quelques-uns, appuyés de documents précis, avaient été des plus significatifs :

C'est un exploit fameux — proclamait *le Matin*, d'Anvers (Timon) — que viennent d'accomplir les deux aviateurs portugais Sacadura Cabral et Gago Coutinho. Partis du Cap Vert, ils ont atterri au rocher Saint-Paul, après avoir parcouru près de six mille kilomètres. Leur appareil s'est brisé et leur tentative a échoué au moment même où ils touchaient au succès. Échoué, pas tant que cela. Dans cette traversée de l'Atlantique, dont la pensée hante tous les esprits, il n'y a, en réalité, qu'une étape qui compte, celle précisément que viennent d'accomplir ces deux hommes. C'est la grande travée du pont idéal qui, par-dessus l'Océan, relie l'un à l'autre l'ancien continent et le nouveau. Jusqu'au Cap Vert, d'archipels en archipels, et depuis Saint-Paul en passant par Fernando Noronha jusqu'à la côte brésilienne, les aviateurs n'ont, pour ainsi dire, qu'à sauter de l'une à l'autre les pierres qui jalonnent ce gué gigantesque. Bonds prodigieux sur des distances que les paquebots les plus rapides mettent parfois plus de deux jours à franchir, mais qui n'ont plus rien d'exceptionnel. Il restait à effectuer le grand saut, celui qui, par dessus l'équateur, relie les îles du Cap Vert, vigies les plus avancées de l'Afrique, à l'îlot de Saint-Paul, sentinelle perdue de l'Amérique du Sud, au milieu des solitudes de l'Atlantique. C'est ce tour de force qui vient d'être accompli par les deux Portugais. L'Océan a été franchi sur sa plus grande, sa plus redoutable largeur. Qu'importe maintenant, devant ce résultat extraordinaire, cette magnifique victoire du génie humain et de l'énergie humaine aussi, que l'oiseau mécanique, comme effrayé de la grandeur de son exploit se soit brisé les ailes en touchant le sol ?...

Et c'est, en quelques traits, l'évocation prenante de l'étendue immense de l'Océan :

Nous gageons que bien peu de personnes se sont donné la peine d'ouvrir leur atlas et de mesurer au compas, sur la grande tache bleue que fait l'Océan, la distance qui sépare les têtes d'épingles, qui figurent les îles du Cap Vert, à cette imperceptible point d'aiguille qui représente le rocher de Saint-Paul. Un trait de quelques centimètres, mais qui franchit les plus vastes abîmes, où jamais l'esprit de curiosité et d'aventures poussa l'homme chétif. Et, il faut, pour s'en rendre compte, pour comprendre et apprécier la sublime folie de ceux qui tentèrent de les affronter sur quelques mètres carrés de toile, il faut s'être abandonné au vertige de ces immensités, quand, penché par-dessus le bastingage du steamer, on voit sans cesse reculer devant l'étrave écumeuse, cette ligne d'horizon que la pureté de l'air dessine avec tant de vigueur qu'on croirait pouvoir la saisir de la main. La nuit, c'est la course vers ces étoiles nouvelles, dont la vue

frappa d'une terreur religieuse les compagnons de Vasco de Gama, et rien ne vient troubler la monotonie de cette alternance de l'ombre et de la lumière, si ce n'est, au bout du sixième ou du septième jour, la nervosité où nous met l'idée que, — peut-être ! — nous verrons le rocher Saint-Paul.

C'est à une cinquantaine de milles dans notre course vers le Sud, avant d'atteindre l'équateur. Nous sommes en plein dans le « pot au noir », la région des nuages, des brouillards et des pluies. Et il faut tout d'abord que le soleil arrache toutes ces loques derrière quoi l'îlot se cache, et il faut aussi que, malgré les courants qui gênent sa course, le capitaine ait su mettre le cap dessus. Et, alors, si la fortune veut bien nous sourire, si la nuée se dissipe et si le navire a pu garder la bonne direction, les passagers, de leurs acclamations, saluent le rocher Saint-Paul, tandis que les longs beuglements de la sirène, portés de vague en vague, vont semer le trouble chez les oiseaux qui sont les seuls habitants de ce récif infortuné.

Ainsi, nous vîmes le rocher Saint-Paul dans une large éclaircie, à l'heure où le soleil de midi accablait l'océan d'une pluie de petites flammes d'or. Un point blanc, droit devant nous, puis, un mince liseré noir, et déjà il fallut un coup de barre pour nous écarter de l'écueil. Nous passâmes à quelques centaines de brasses de travers et nous n'eûmes que la vision d'un grand squelette brun, blanchi par endroits, étendu de tout son long dans le linéal mouvant de la mer. Nous distinguâmes le vol lourd d'un troupeau d'oiseaux qui se rebattit aussitôt sur ces bords solitaires, tandis que la sirène faisait rage, et, moins d'une demi-heure plus tard, Saint-Paul n'était déjà plus qu'un mince flocon blanc qui s'effaçait dans le lointain. Seulement, le lendemain, vers la même heure, nous verrions la terre véritable, Fernando-Noronha, l'île où le Brésil relègue ses forçats, une terre cette fois, avec des hommes.. Mais c'est de Saint-Paul que le passager garde l'impression la plus vive, Saint-Paul qui n'est qu'une simple pointe de récif planté dans la solitude océane, Saint-Paul la terre qu'on acclame, oui, mais si décevante, si nue, si pauvre, qu'elle fait paraître cette solitude encore plus vaste et qu'elle porte à son sommet l'angoisse que nous en éprouvons.

Et nous pensons maintenant à l'angoisse de ces deux hommes, épiant le ronflement de leur moteur, tandis que leurs yeux, obstinément fixés sur l'horizon, attendaient que surgit le petit point blanc tant espéré du fond des brouillards marins. Comme leurs poitrines ont dû se gonfler d'aise quand ils l'ont vu grandir et accourir à eux ! Leur gigantesque oiseau s'y est abattu parmi la nuée des oiseaux marins dont seuls, jusqu'ici, le mugissement des sirènes à vapeur avait troublé le repos. Il devait s'y briser.. Mais l'Océan était franchi et l'homme, encore une fois, avait vaincu.

IV

La portée du résultat obtenu. — Un problème scientifique résolu. — La direction rigoureuse par les astres. — L'astrolabe de précision du commandant Gago Coutinho.

Rien de plus complètement exact : l'homme avait vaincu. Car l'entreprise de Gago Coutinho et Sacadura Cabral n'avait pas pour intention de démontrer simplement la valeur mécanique d'un modèle d'aéroplane, ou de faire à l'intrépidité des voyageurs une éclatante réclame personnelle. Son caractère spécial était de tout remettre à l'initiative et aux ressources des seuls aviateurs. Aucun destroyer muni de fusées éclairantes et de projecteurs pour leur servir de repère, et, le cas échéant, de refuge. Et, contrairement au système d'Alcock et de Brown, poussant devant eux à tout hasard et reprenant terre au petit bonheur, leur expédition avait prévu ses escales à l'avance. C'était la première fois que l'on obtenait un pareil résultat.

Pour la première fois, on voyait un avion s'élancer hors des routes terrestres, sans aucun point de repère au-dessous de lui, vers une destination placée à plus de mille kilomètres de son point de départ. Et pour la première fois on voyait un pilote annoncer en de telles conditions : « Je vais aux Iles... là-bas ! », et conduire effectivement son appareil à la terre promise. A trois reprises différentes, entre Lisbonne et Las Palmas d'abord, puis entre les Canaries et les îles du Cap Vert, et de celles-ci enfin au rocher de San Pedro, Gago Coutinho et Sacadura Cabral ont démontré qu'ils pouvaient suivre la route qui leur convenait, et aboutir avec une rigoureuse précision là où ils le voulaient. On ne peut attribuer à la chance seulement la répétition de telles réussites, surtout lorsqu'elles élisent, comme dans le dernier cas, une simple éminence de rochers, inhabitable et inhospitalière, de 200 mètres de largeur.

En réalité, les deux officiers avaient cherché théoriquement avant de partir, au moyen de leurs connaissances mathématiques et techniques, une manière adaptée à l'aviation de

« faire le point », c'est-à-dire — si l'on nous permet les à-peu-près du langage vulgaire — de connaître la situation de leur appareil sur le globe terrestre en observant dans un instrument spécial la position sous laquelle leur apparaissaient certains astres connus. Le déplacement de leur hydravion, sa direction, devenait géométriquement précise si l'on répétait assez souvent ce « point », pourvu que l'observation astronomique qui lui servait de base fût rigoureusement exacte, ainsi que les calculs qui la complètent. Ces observations et ces calculs s'exécutent couramment à bord des navires, mais ils étaient considérés jusqu'ici comme impraticables en plein vol. Les instruments employés en mer exigent comme donnée fondamentale la stabilisation d'une lunette sur l'horizon, c'est-à-dire l'endroit éloigné où la mer et le ciel semblent se confondre. Or, une fois dans les airs, à des hauteurs variables, il est évident que l'on ne peut plus échafauder le système sur « l'horizon de mer » et que l'axe de visée indispensable au fonctionnement du sextant fait défaut.

Le dispositif adopté par Gago Coutinho dans l'appareil dont il se sert, et qu'il appelle « astrolabe de précision », consiste dans l'adjonction au cadre du sextant d'un niveau d'eau dont un miroir supplémentaire amène l'image dans le champ de l'observation. La lunette de l'appareil continue de porter lorsqu'on le yeut sur l'horizon de mer, mais en même temps elle reçoit l'image de la bulle d'air ou de gaz mobile dans le niveau, de sorte qu'elle peut coordonner ces deux observations. La liaison établie, si l'appareil, en prenant l'altitude nécessaire, quitte la possibilité de fixer l'horizon de mer, l'opérateur utilise uniquement les données de la bulle du niveau d'eau. Gago Coutinho a éprouvé que l'instrument conservait parfaitement la nuit, ou bien pendant le nombre restreint d'heures que dure le vol, les relations constatées entre les deux observations.

Du côté matériel, l'astrolabe de précision du commandant Gago Coutinho comporte l'adjonction aux appareils précédents d'un niveau d'eau, et d'un miroir auxiliaire, la courbure, le diamètre du niveau, la nature du liquide employé, la graduation du tube ayant été spécialement étudiés. Mais, du côté mathématique, l'emploi de cet appareil s'est notablement com-

pliqué. L'inventeur explique lui-même comment il écarte les causes d'erreurs dans la lecture des degrés de cet astrolabe, et quelles « corrections » il a ajouté à celles qui constituent une part importante de ces travaux astronomiques. Il est difficile de le suivre sans reprendre, pour les lecteurs non initiés, toute la théorie de l'usage du théodolite et de ses modifications à l'usage de la navigation. Nous n'entrerons pas dans de plus amples détails, la valeur de l'instrument ayant été démontrée d'une façon éclatante par les résultats que les deux officiers portugais en ont tiré, et la priorité ne pouvant leur être contestée en aucune façon.

Avant leur départ, tous deux avaient préparé des « tables » mathématiques spéciales aux régions qu'ils allaient traverser, car la vitesse de la course en avion exige que l'observation astronomique n'entraîne pas de longs calculs, toute contre-épreuve devenant presque aussitôt impossible. Pour parer aux difficultés de cet ordre, les aviateurs portugais avaient également conçu et fait construire un autre appareil, dit *Correcteur de route Coutinho-Sacadura*, qui a fait l'objet d'un mémoire présenté, en novembre 1921, au Congrès de Navigation Aérienne à Paris.

Jusqu'aujourd'hui, il faut l'ajouter enfin, le commandant Gago Coutinho ne s'est servi que d'une « adaptation provisoire » à un sextant ordinaire d'aluminium, du niveau ordinaire à éther et d'un miroir auxiliaire. Les ressources des magasins d'instruments de précision ne lui ont pas permis de pousser la transformation plus avant et d'essayer de nouveaux perfectionnements qui lui ont été suggérés.

Son intention, déclare-t-il, n'étant pas de prendre un brevet et de chercher pour le Portugal un privilège dans la construction d'un modèle définitif, « le champ reste ouvert à toutes les initiatives pour de plus ou moins grandes modifications ».

Et il ajoute : « Je me tiendrais pour satisfait si je voyais découler de cette idée première une façon pratique d'adapter le sextant aux observations des astres quand il n'y a pas de ligne d'horizon. Depuis près de deux siècles, les navigateurs se sont manifestement désintéressés de cette recherche, bien que l'on ne puisse pas prétendre qu'il serait inutile à la navi-

gation en mer de posséder un moyen efficace de faire des observations astronomiques, tant de nuit que de jour, lorsque le brouillard voile l'horizon, comme il est fréquent, par exemple, sur les côtes d'Amérique. »

Dans ces conditions, ce n'était point d'atteindre le territoire de l'immense Brésil qui constituait la difficulté du voyage, c'était de ne pas manquer les minuscules points d'escale intermédiaires perdus sur l'immensité des flots. Gago Coutinho et Sacadura Cabral ont pu être emportés par un autre hydravion à partir des « Penedos de S. Pedro ». C'est le même **astrolabe** qui les guida d'un centre d'aviation d'Europe à la rade féérique de Rio.

V

Quelques opinions sur le « Raid ». — Le Centenaire du 22 mai. — Un nom prédestiné.

Nul mieux que le grand quotidien, l'*Auto*, n'a résumé les étapes de la traversée de Gago Coutinho et Sacadura Cabral. Nul n'en a plus nettement indiqué la portée :

Partis de Lisbonne le 30 mars dernier, à bord d'un hydravion baptisé le *Lusitania*, le commandant Sacadura Cabral, pilote, et le capitaine de vaisseau Coutinho, officier navigateur, arrivèrent dans la soirée à Las Palmas (îles Canaries), épreuve de 1.400 kilomètres qu'ils avaient déjà effectuée l'année dernière à pareille époque.

On était alors en plein mauvais temps et le *Lusitania* fut quelque peu malmené dans le port de Las Palmas.

Profitant d'une accalmie, Cabral et Coutinho repartent le 2 avril, mais le mauvais temps soudain les oblige à relâcher à la baie de Gando (îles Canaries). Autre accalmie. Les deux aviateurs, qui sont des marins, ne laissent pas s'envoler l'occasion. Ils partent pour les îles du Cap vert le 4 avril et y arrivent le jour même, après une traversée diurne de 1.700 kilomètres. Ils ont amerri près de l'île Saint-Vincent, au nord-ouest de l'archipel.

La tempête les force à l'inaction. C'est une tempête formidable dont les effets se feront d'ailleurs sentir sur nos côtes océanique et méditerranéenne.

Enfin, le beau temps succède à cette période cyclonique inaccoutumée. Le 17 avril, dans l'après-midi, les aviateurs portugais se rendent de l'île Santiago dans le même archipel du Cap Vert. Le lendemain matin, ils partent avant le lever du jour pour franchir le plus long bras de mer de l'épreuve : îles du Cap Vert-Rocher de Saint-Paul, 1.800 kilomètres, la distance qui sépare Toulouse de Casablanca par la ligne Latécoère Barcelone-Alicante-Malaga-Rabat.

Saint-Paul n'est pas une île. C'est un immense roc qui émerge des flots. Les voyageurs s'en servent pour se mettre sous le vent, et passer la nuit, après s'être ravitaillés avec le concours d'un navire portugais qui les attendait.

Sont-ils repartis du Rocher de Saint-Paul ? Ont-ils atteint l'île Fernando Noronha, à 500 kilomètres de là ? Les dépêches à ce sujet sont contradictoires. La chose certaine est que dans un amerrissage manqué, le *Lusitania* a coulé et qu'il n'en reste plus rien.

Certains télégrammes de Rio-de-Janeiro disent que Cabral et Coutinho se trouvaient à 200 kilomètres des côtes du Brésil, ce qui implique leur arrivée à l'île Fernando Noronha, située à 200 kilomètres du Cap Saint-Roch, pointe extrême orientale du continent sud-américain. D'autres insistent pour le Rocher de Saint-Paul. De toutes façons, les deux hardis navigateurs avaient franchi les passages les plus redoutables. De Saint-Paul, il ne leur restait plus que 500 et 200 kilomètres, coupés par Fernando Noronha, avant d'atteindre le Brésil. de Fernando Noronha, les 200 kilomètres n'étaient plus qu'un jeu.

Aussi bien ont-ils télégraphié pour demander que leur soit envoyé un nouvel appareil avec lequel ils termineront le raid ininterrompu. Ainsi le fit le lieutenant-colonel boer Van Ryneveld lorsque parti du Cap et ayant brisé son appareil dans le Haut-Zambèze, il termina son raid au Cap avec un nouvel avion qui lui fut dépêché.

Il reste de ce raid unique des aviateurs portugais, un enseignement prodigieusement intéressant pour les voyages futurs super-marins. En effet, le raid Alcock-Brown de Terre-Neuve en Irlande, si formidable, si admirable qu'il ait été, n'avait donné aucune indication plausible en ce qui concerne la navigabilité, puisque les deux aviateurs, atterrissant en Irlande ne savaient pas où ils se trouvaient. Auparavant, la randonnée des aviateurs américains et celle plus particulièrement de Read, n'avait pas non plus prouvé grand'chose en raison du jalonnement exagéré de la route entre Terre-Neuve et les Açores. Seule l'expérience de Roger et Coli, effectuant la double traversée de la Méditerranée en janvier 1919, laissait prévoir que la science

mise au service des marins aurait une répercussion pratique sur les voyages sur-marins.

A ce point de vue, le raid malheureusement interrompu, de Cabral et de Coutinho est remarquable et répétons-le, unique. Les deux Portugais ont franchi, sans le secours d'aucun élément autres que leurs instruments de bord :

Une première fois, 1.400 kilomètres entre Lisbonne et Las Palmas;

Une seconde fois, 1.700 kilomètres entre les îles Canaries et les îles du Cap Vert ;

Une troisième fois, 1.800 kilomètres entre les îles du Cap Vert et le Rocher de Saint-Paul.

On ne peut pas dire que la veine a une part dans ce raid, comme ce fut le cas d'Alcock et de Brown ; on ne peut pas dire que les éléments extérieurs y ont été pour quelque chose, comme dans le voyage du commandant Read.. Par trois fois, grâce au concours de ses instruments de bord, le commandant Coutinho a toujours mis son pilote dans la bonne voie, sur la bonne route, et par trois fois, les aviateurs n'ont jamais dérivé de leur chemin. Ils sont arrivés où ils devaient arriver : à Las Palmas ; à Saint-Vincent ; au Rocher de Saint-Paul, sans aucun retard dans l'horaire.

La navigation sur-marine vient donc de remporter un éclatant succès grâce à ces deux hardis pionniers qui sur leur caravelle ailée ont volé sur les traces de leurs ancêtres dont les vaisseaux sillonnèrent les premiers les mers du monde.

L'opinion de M. Santos Dumont, le célèbre précurseur de la navigation aérienne, était intéressante à recueillir à double titre, au moment où il arrivait lui-même du Brésil pour s'intéresser toujours aux choses de l'aviation. Il s'est exprimé ainsi, dans l'interview qu'il a accordée, à Bordeaux, à un rédacteur de *l'Echo des Sports* :

...Le raid de Coutinho et de Sacadura fut mathématiquement réalisé. L'entreprise n'avait rien de commun avec les tentatives précédentes. Il ne s'agissait pas de tenter le hasard ou la chance, mais d'accomplir une traversée, tout comme le ferait un courrier, avec escales fixes, ravitaillements, etc. Les Portugais accomplirent merveilleusement la tâche qu'ils s'étaient tracée. Ils ne s'écartèrent pas un seul instant de leur route, ne louvoyèrent pas un mille, suivirent scrupuleusement leur itinéraire et leur horaire. Sans le fâcheux accident dans lequel se brisa leur hydravion, les deux Portugais accom-

plissaient une performance unique : le premier grand voyage aérien au-dessus des flots.

Au Brésil, d'ailleurs, l'entreprise aérienne de Gago Coutinho et Sacadura Cabral, renouvelant l'aventure non moins audacieuse des marins lusitaniens de l'an 1.500, avait soulevé dès le début, un enthousiasme chaleureux :

Deux aviateurs portugais, dit le *Correio da Manha*, tous deux illustres par leurs nom et par la gloire qui l'auréole, écrivent en ce moment une des plus belles pages de l'histoire admirable de leur pays.

L'héroïsme du Portugal ! Qui ne le connaît et ne l'admire à travers la bravoure légendaire de ses connétables saints, de ses *conquistadores*, de ses loups de mer, de ses vice-rois ds mille et une nuits, de ses porte-bannières et de toute cette multitude anonyme qui s'est battue avec Afonso Henriques à Ourique, avec Nuno Alvarès à Aljubarrota, avec Don Sebastien à Alcacer-Kibir, et qui a rempli d'orgueil son peuple avec les épopées lumineuses de Gou et d'Armentières ?

Le Portugal a toujours vécu de son indomptable résolution. C'est elle qui de Sagres lui désignait les terres inconnues, qui le poussa vers le triomphe éclatant des découvertes, et qui l'éleva, dans une époque où l'Espagne dictait la loi au monde, à être l'arbitre des destins de l'Europe. Elle le revêtit du manteau de bure et de la pourpre de la gloire. Elle le fit aussi grand dans l'Histoire que Dieu le fit petit sur la carte.

Et le Portugal a toujours vécu également dans les cœurs. Sa générosité, sa miséricorde jaillissent comme d'une fontaine limpide jaillit l'eau pure. Il n'y a pas ombre d'injustice ni tache de corruption dans la chronique de ses neuf siècles de rayonnante existence.

Nous ne nous lasserons donc pas de louer l'initiative intrépide de Sacadura et Coutinho.

Ces deux héros viennent nous apporter un peu de l'âme ardente et pleine de poésie de leur douce patrie, qui est aussi nôtre, par la langue, par le sang, par les traditions, et surtout par les liens d'amour infini qui nous attachent les uns aux autres, brésiliens et lusitaniens.

Ils viennent nous dire les espérances, la foi, le désir d'un avenir meilleur, les aspirations, les souffrances, la tristesse, les anxiétés, la fortune et les amertumes de sa race noble, audacieuse et aimable,

race d'hommes qui sont nés gentilshommes et de belles femmes qui naquirent reines.

Nous devons les recevoir avec enthousiasme, avec admiration et avec affection.

Et avec eux, partager les joies de notre cœur.

.....

L'étape la plus sérieuse ; celle qui présente les difficultés les plus signalées, c'est la troisième, du Cap Vert à Fernando Noronha, 2.000 milles marins sans arrêt ! Jamais le ciel bleu de l'Atlantique, à cette latitude, n'a été rayé par l'aile d'un avion. La gloire de cette primante appartiendra-t-elle à nos braves frères du Portugal ?

Qu'il en soit ainsi, tels sont nos vœux les plus sincères.

Ce vœu s'est accompli, nul ne pourra plus désormais disputer aux deux « as » la primauté d'avoir réalisé cette héroïque expérience.

L'Indépendance Roumaine, de Bucarest, ajoute :

Les deux Portugais qui ont affronté ce danger et réussi ce raid magnifique ont, certes, fait preuve d'un courage héroïque et leurs noms resteront inscrits au livre d'or de l'histoire de l'aviation.

Maintenant l'Atlantique a été franchi au nord et au sud par l'aile humaine. Il ne reste plus qu'à attendre quelques perfectionnements encore afin que ces magnifiques performances deviennent ce que sont aujourd'hui les voyages aériens entre Paris et Londres par exemple. Si Christophe Colomb et les équipages de ses caravelles pouvaient voir l'Océan franchi avec des ailes de toile, ils croiraient à coup sûr leurs descendants devenus sorciers.

Il est vrai que dans quatre siècles, si nous pouvions voir les moyens de communications sur notre planète, nous serions sans doute aussi étonnés qu'eux.

C'est précisément ce que conclut avec sa haute autorité M. le Comte de La Vaulx dans la page ci-dessous que nous transcrivons de la revue *France-Amérique* :

Depuis quelque temps, des projets se font jour un peu partout pour relier par la voie aérienne l'Amérique latine à la vieille Europe.

Certes, l'idée est superbe et mérite de retenir l'attention de tous

les êtres pensants. Que l'on le veuille ou non, c'est dans la voie des communications rapides que réside le véritable progrès social, ce progrès qui, de tout temps, a hanté les cerveaux les plus puissants, ce progrès qui, à toutes les époques, a été le grand animateur des nations, ce progrès qui a pour but, en un mot, de faciliter et d'accélérer les relations entre les populations disséminées à la surface du globe.

L'humanité tout entière, depuis ses origines les plus reculées, a eu cette même préoccupation : la conquête du cheval, du chameau, de l'éléphant asservis au pouvoir de l'homme, la création du bateau, du chemin de fer, de l'automobile, l'invention de la télégraphie avec ou sans fil, du téléphone représentent les différentes manifestations successives de ce même idéal.

L'avion et le dirigeable en sont la dernière expression.

Il est certain que ces appareils de locomotion aérienne, se perfectionnant et prouvant leurs aptitudes à parcourir avec rapidité de très grandes distances, vont devenir le meilleur instrument d'interchange entre les peuples.

Le raid extraordinaire d'Alcock franchissant d'un seul vol en seize heures la distance qui sépare Terre-Neuve de l'Irlande, le voyage impressionnant de régularité de ce Zeppelin qui pendant la guerre quittait Sofia, s'aventurait à 3.500 kilomètres de sa base et rentrait à son port d'attach eaprès avoir parcouru 7.000 kilomètres sans escale, montrent mieux que n'importe quelle théorie l'avenir magnifique des aéronefs dans le développement des communications mondiales.

De tous les projets en cours, deux retiennent particulièrement l'attention à l'heure actuelle. L'un est en pleine exécution, l'autre à réalisation prochaine.

Le premier c'est le voyage de Lisbonne à Rio-de-Janeiro, à bord d'un nhydravion portugais, monté par deux officiers de marine, MM. Sacadura Cabral et Coutinho.

Le deuxième c'est l'établissement d'une ligne aérienne entre Séville et Buenos-Ayres au moyen de ballons dirigeables rigides.

Le premier projet, dont l'allure actuelle est celle d'un « raid » sportif, a pour but final d'étudier la possibilité d'installer une ligne commerciale entre Lisbonne et Rio-de-Janeiro, ligne qui aurait l'avantage de mettre le Portugal à trois journées du Brésil. Les étapes déjà parcourues sont un sérieux encouragement pour l'avenir et montrent les services que l'on est en droit d'attendre de ces appareils aéro-maritimes.

Le second projet, plus mûri, se présente sous la forme d'une société d'exploitation transatlantique au moyen de véritables « dreadnoughts de l'air ».

Les capitaux de la société, déjà formée, dépassent cent millions de pesetas : deux aérodromes terminus seront installés, l'un à Séville, l'autre à Buenos-Ayres ; chacun de ces aérodromes coûtera vingt-cinq millions de pesetas. Les aéronefs prévus pour le trafic cuberont 200.000 mètres ; ils auront 300 mètres de longueur et seront actionnés par 15 moteurs de 250 HP chacun, soit une force de 3.750 HP qui leur assurera une vitesse horaire de 140 à 150 kilomètres.

L'équipage de chaque aéronef, composé d'officiers, de pilotes, de mécaniciens, de cuisiniers, de maîtres-d'hôtel, de valets de chambre et de femme de chambre, comportera 40 personnes.

Les passagers seront au nombre de 60 et le voyage coûtera environ 8.000 pesetas. La durée du trajet atteindra quatre jours.

Les promoteurs de l'affaire, parmi lesquels se trouvent le commandant Emilio Herrera, directeur technique de l'aviation espagnole, et le docteur Hugo Skener que j'ai beaucoup connus tous deux, l'un à Madrid et à Paris, l'autre à Oos près de Baden-Baden alors qu'il commandait le rigide *Schraben* pensent que l'exploitation pourra commencer dans deux ans.

Etant donné le passé de ces deux personnalités de l'aéronautique, je crois que l'on peut accepter cette suggestion avec confiance.

Dans deux ans, il est donc très possible qu'un service régulier de transatlantiques aériens mette Séville à quatre-vingt-seize heures de Buenos-Ayres.

Cette date sera certainement une date mémorable dans l'histoire des communications entre les peuples et j'avoue très franchement que j'espère bien faire partie de ce premier voyage. Cela me donnera l'occasion de revoir dans des conditions très meilleures un pays que j'aime beaucoup, car j'y ai passé, il y a bien longtemps déjà, deux des plus belles années de ma jeunesse, alors que j'étais songeais pas encore à la locomotion aérienne et que je me contentais d'explorer à cheval la Patagonie.

Mais ce n'est pas sans une certaine mélancolie que je constate que la France, berceau de la locomotion aérienne, n'a pas su inscrire son nom la première sur cette grande route de l'air.

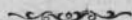
Et maintenant, mes chers amis de l'Amérique latine, n'allez pas me traiter d'utopiste.

Méditez seulement cet aphorisme imprudent qu'en 1835 lançait à Liverpool le docteur Lardner au sujet de la navigation maritime à vapeur : « Quant au projet annoncé par les journaux de faire directement le voyage de New-York à Liverpool sans escale, cela est profondément chimérique et autant vaudrait projeter un voyage de Liverpool dans la lune ».

Trois ans plus tard, en 1838, le *Great Western* allait de Bristol à New-York à la vitesse de huit nœuds et demi...

Concluez !

Certes, la voie est toujours ouverte à l'effort humain et l'émulation entre les hommes donne à chaque époque ses génies et ses héros. Les jours de mai rappellent l'arrivée au Brésil du Portugais Pedro Alvares *Cabral* en l'an 1500, tandis qu'une curieuse rencontre de noms fait aujourd'hui de *Sacadura Cabral*, l'un des triomphateurs de la traversée aérienne de l'Atlantique.



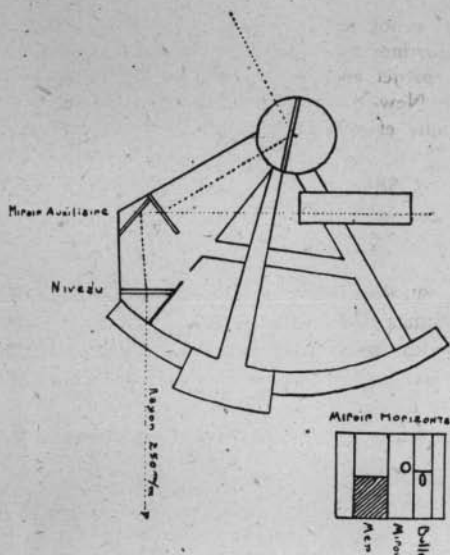
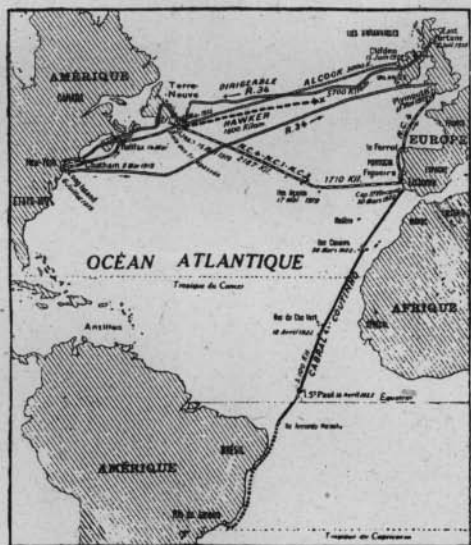
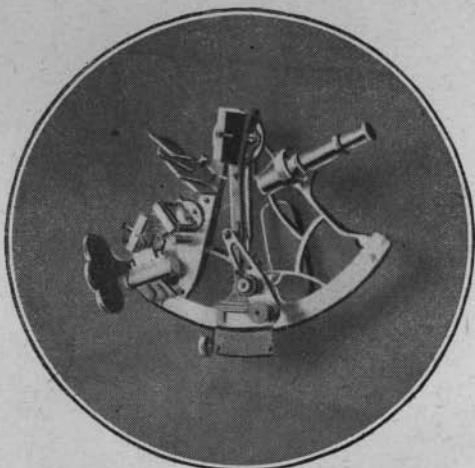


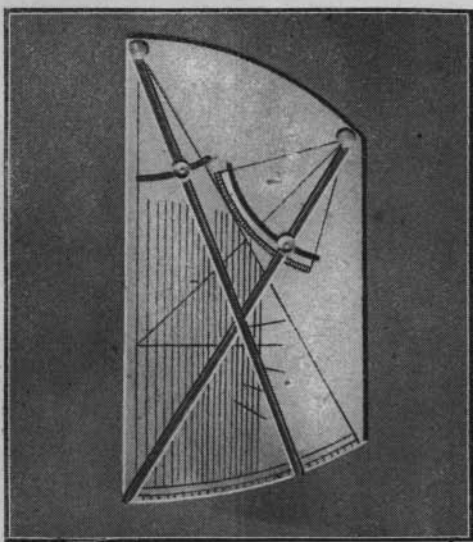
Schéma
de l'Astrolabe
de précision

Itinéraires
comparés
des
différentes
traversées
de
l'Atlantique
par la
voie des airs





L'Astrolabe de précision



Le Correcteur de route