

Charles Lindbergh en mission à Québec

René Bureau

Volume 4, numéro 1, printemps 1988

Le séminaire de Québec, phare de la culture française en Amérique

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/7173ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (imprimé)

1923-0923 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Bureau, R. (1988). Charles Lindbergh en mission à Québec. *Cap-aux-Diamants*, 4(1), 45–47.

CHARLES LINDBERGH EN MISSION À QUÉBEC

par René Bureau*

A l'occasion des fêtes du 60^{ième} anniversaire de la Confédération, le 1^{er} juillet 1927, le Gouvernement du Canada invite l'as aviateur américain Charles Lindbergh à Ottawa. Ce dernier quitte St. Louis, Missouri, dans son avion le Spirit of St. Louis, s'arrête à Détroit pour se diriger ensuite vers Ottawa où il séjourne deux jours.

L'Événement du 30 juin annonce que le maire Valmont Martin télégraphie à M. Phillips, ministre plénipotentiaire des États-Unis à Ottawa, pour lui demander de prier l'aviateur américain de faire escale à Québec. Malheureusement, un accident à l'un des avions de son escadrille d'accompagnement force Lindbergh à retourner chez lui plus tôt que prévu.

Au printemps 1928, Lindbergh se pose à Québec dans des circonstances tout à fait particulières. Premier homme à exécuter en solo un vol sans escale de New York à Paris en mai 1927 et devenu par ce fait un héros, il fait la manchette de tous les journaux de l'époque.

Première traversée de l'Atlantique sans escale

C'est en 1913 que l'on entend parler pour la première fois d'une traversée sans escale de l'Atlantique. On apprend en outre dans une brochure sur l'histoire des timbres-poste, publiée à Ottawa en 1975, que le *Daily Mail* de Londres offrait un prix de 10 000 livres sterling à celui qui réussirait la première traversée aérienne sans escale entre l'Amérique du Nord et l'Angleterre. Six ans plus tard, aucun concurrent valable ne s'est encore présenté. Deux Britanniques, le capitaine John Alcock et le lieutenant Arthur Whitten Brown, décident de relever le défi. Partis le 14 juin 1919 de Saint-Jean, Terre-Neuve, sur un bimoteur Vickers-Vimy, ces audacieux pionniers affrontent l'éternel ennemi des aviateurs, le mauvais temps, et survolent 1 800 milles de mer houleuse dans cet avion à cockpit ouvert. Ni les intempéries, ni d'indescriptibles conditions de vol ne les empêchent de réussir. Le 15 juin, après 16 heures et 27 minutes de vol, leur avion se pose sur le ventre dans un marécage, près de Clifden, en Irlande. Leur cargaison, un sac de courrier, est

intacte! Exaltés par leur victoire, Alcock et Brown touchent leur prix et leurs noms passent à l'histoire.

Au cours des années 1920, il ne se passe pas six mois sans que l'on entende parler de divers projets de traversées plus audacieux les uns que les autres. Mais pour tous les aviateurs, le grand défi demeure la traversée au-dessus de l'Atlantique vers l'Europe.

Après l'exploit des Britanniques, l'idée d'un vol en solo hante l'esprit des pilotes de nombreux pays. Ce rêve devient réalité quelques années plus tard grâce à l'Américain Charles Lindbergh.

Première traversée de l'Atlantique en solo

Très tôt, Lindbergh rêve d'explorer les possibilités d'un vol en solo entre l'Amérique et Paris. Riche d'une expérience de quatre ans en envolées continentales, l'attrait d'une aventure transatlantique devint pour lui irrésistible. Après avoir fait mille démarches et investi tout l'argent qu'il possédait dans la construction d'un avion monomoteur, le Spirit of St. Louis décolle enfin le 20 mai 1927, très tôt le matin, et après 33 1/2 heures de vol atterrit à l'aéroport du Bourget, à Paris.

L'épopée du Bremen

Vers la fin de mars 1928, les journaux rapportent qu'un monoplane est parti d'Allemagne, en route pour New York. Après une première escale à Dublin pour le plein d'essence, il s'élance au-dessus de l'Atlantique avec trois hommes à bord: le baron Von Huenefeld, propriétaire du monoplane, le capitaine Kochl, pilote, et le mécanicien Sprindler. Ils sont attendus à Mitchell Fields, New York, le 27 au matin. L'avion, de 12 cylindres de type Junkers de 50,000,00 \$, porte le nom de **Bremen**.

*Conservateur retraité. Musée de géologie. Université Laval



*L'aviateur Charles Lindbergh à New York peu avant son départ pour Québec en 1928.
(Archives Bettmann).*

La mauvaise température en Irlande cloue l'appareil allemand au sol durant plusieurs jours. Puis le jeudi, 12 avril, les aviateurs quittent enfin Dublin à minuit et 35 minutes. Le lendemain matin, vers 10 heures, le **Bremen** survole les côtes de la Nouvelle-Écosse. Cependant, dès le 14 avril, l'avion, que l'on croyait tombé à la mer, doit atterrir sur l'île Greenly à dix milles de la côte du Labrador, à l'entrée ouest du détroit de Belle-Isle. Deux jours plus tard, les aviateurs allemands paraissent en mesure de se rendre jusqu'à la Malbaie. Mais l'avion, ayant subi de lourds dégâts, ne peut décoller. Dans un mouvement de solidarité, les aviateurs canadiens et américains s'organisent pour venir en aide à l'équipage en détresse.



Une voiture à traction animale de l'Imperial Oil approvisionne l'avion de Lindbergh peu avant de retourner à New York. (Collection privée. Photo: Michel Debouck).

Le 20 avril, les Américains envoient deux pilotes désignés pour l'expédition du commandant Byrd vers le pôle Sud: Bert Blatchen et Floyd Bennett. Partis de Selfridge Field, dans la région de Détroit, pour venir à l'aéroport Ford de la Malbaie, les aviateurs sont escortés jusqu'à la frontière canadienne par 15 autres avions américains. Pilotée par Bert Blatchen, leur puissante machine est lourdement chargée de matériel et d'essence (400 gallons). Cette envolée s'est faite sans incident et constitue la première étape de leur voyage vers l'île Greenly, où ils doivent porter aux as allemands les pièces de rechange tant attendues. Au lac Sainte-Agnès (Malbaie), on remplace les roues de l'avion par des skis. Il ne restait plus qu'à attendre un temps favorable pour se rendre à destination.

Durant les jours suivants, d'autres aviateurs américains vinrent se joindre aux premiers renforts, avec des pièces supplémentaires de rechange. Une hélice, des roues ainsi qu'une quantité importante de benzol sont acheminées de Montréal vers la Malbaie par un train du CNR.

Les journaux du 21 avril rapportent également qu'un avion avait atterri sur les plaines d'Abraham vers 14 heures. Cet appareil, piloté par Charles Arnold, de la marine américaine, transportait à son bord deux journalistes dont Frank

Dolan, du **New York Daily News**. Ils font escale, en route pour la Malbaie et l'île Greenly.

Quant à Floyd Bennett, on rapporte qu'il était malade au moment de quitter Détroit pour le lac Sainte-Agnès, au Québec, où il arriva vendredi, le 20 avril. Mais son ardent désir d'accompagner le commandant Byrd dans son expédition et sa volonté de participer au sauvetage de l'équipe du **Bremen**, lui firent mettre ses malaises de côté. Au cours de la journée de samedi, il s'affaissa au lac Sainte-Agnès et s'écroule sur la glace du lac. Transporté à la résidence du Dr Louis Cuisinier, une pneumonie est diagnostiquée.

Le lundi suivant, les journaux annoncent que Floyd Bennett avait été transporté d'urgence à Québec et admis à l'hôpital Jeffrey Hale. La nouvelle se répand rapidement dans la ville. Peu habitués à voir tant d'avions survoler leur territoire, les citoyens de Québec suivent l'affaire de près. Le lendemain, on apprend que la femme du grand aviateur, elle-même malade, arriverait dans la vieille capitale, accompagnée de deux médecins américains pour se rendre au chevet de son mari.

Charles Lindbergh à Québec

Le lendemain de l'arrivée de Floyd Bennett à l'hôpital, le Dr. W.H. Delaney, de Québec, prévient les journalistes que son patient avait passé une très mauvaise nuit. Son état est grave, dit-il, mais nous avons encore bon espoir de lui sauver la vie.

Pour sa part, le docteur Barach, arrivé par le train en compagnie de madame Bennett, apporte une forte quantité d'oxygène ainsi qu'un appareil spécial pour aider à la respiration.

Les médecins canadiens et américains déploient des efforts énormes pour sauver Bennett. Ils demandent au docteur Barach de téléphoner à l'Institut Rockefeller, de New York, afin d'obtenir des sérums à forte réaction. John-D. Rockefeller charge même le docteur Thomas-D. Applegath de faire parvenir au plus tôt à Québec les médicaments requis. Celui-ci communique immédiatement avec Guggenheim, le gérant de Charles Lindbergh, et tous deux se préparent à partir. Pendant que les mécaniciens réchauffaient le moteur de l'appareil, un curtis Falcon, très rapide, les autorités de Curtis Field demandent au département de la Marine américaine, à Washington, la permission d'utiliser cet avion pour effectuer l'envolée pressante. La permission est immédiatement accordée. Dès son arrivée sur les lieux, l'homme chargé d'apporter les sérums saute dans l'appareil et le colonel Lindbergh décolle aussitôt, en route vers Québec. Parti de Curtis Field à 15 heures 30, l'as américain suit le Richelieu et rejoint le fleuve à 8 milles de Québec

seulement. De New York au lac Champlain, il rencontre de la pluie et ensuite de la neige pour le reste de l'envolée, parcourant ainsi plus de 475 milles. Reconnaisant facilement Québec, parce que tout était illuminé, même sur les plaines d'Abraham, Lindbergh atterrit vers 18 heures 45 aux acclamations délirantes d'une foule réunie près de la prison de Québec. Sitôt descendu d'avion, il se dirige en toute hâte vers l'hôpital Jeffrey Hale où se trouve son ami Floyd Bennett.

Plus tard dans la soirée, Lindbergh assiste à une réception organisée par le Club de la Garnison de Québec au Château Frontenac.

Mort de Floyd Bennett

Malgré tous les soins prodigués, les journaux du 25 avril annoncent que Floyd Bennett est décédé à 10 heures 40 des suites d'une pneumonie. Pour sa part, Lindbergh quitte Québec vers 11 heures sans savoir, semble-t-il, que son ami vient de mourir. En s'envolant, il se dirige d'abord vers le pont de Québec, puis revenant au-dessus de la ville, survole l'hôpital Jeffrey Hale et pique ensuite vers la Beauce avant de regagner les États-Unis. À son retour à New York, vers 16 heures, Lindbergh apprend la mort de Floyd Bennett, âgé de 37 ans et 6 mois.

Le lendemain, vers 13 heures, une foule énorme assiste au transport de la dépouille mortelle jusqu'à la gare du Palais. Après le service funèbre célébré dans la petite chapelle du Jeffrey Hale, le cortège se met en marche. Escorté par des officiers de milice, le corps du défunt placé sur un affût de canon emprunte les rues Claire-Fontaine et Grande-Allée, pour se rendre ensuite jusqu'à la gare. À New York, un détachement de la marine, de l'armée et de la police, accueille la dépouille mortelle. L'Allemagne prend aussi part au deuil. Floyd Bennett est inhumé dans le cimetière de Arlington, en Virginie, à côté du célèbre explorateur, le contre-amiral Peary.

Les suites de l'histoire

Il aura donc fallu un échec du **Bremen** dans sa traversée de l'Atlantique ainsi que la mort tragique de Floyd Bennett pour que la ville de Québec soit honorée par une brève visite du grand as de l'aviation américaine, Charles Lindbergh. Résumons la suite en disant que devant diverses impossibilités physiques, les aviateurs allemands n'ont pu quitter l'île Greenly à bord de leur avion.

Le jeudi 26 avril, l'avion Ford trimoteur de Byrd piloté par Bert Blatchen, ramène le baron Huenefeld et ses compagnons jusqu'au lac Sainte-Agnès et ils gagnent ensuite New York. Le 20 du même mois, une foule enthousiaste accueille les héros allemands à Washington.



Charles Lindbergh lors de sa visite à Québec en 1928.
(Archives privées. Photo: Michel Debouck).

Les journaux du lundi 7 mai annoncent que les aviateurs du **Bremen** visiteraient la ville de Québec. On leur prépare alors une chaleureuse réception. Puis le 9 mai, on apprend que l'avion Junkers F-L 3 qui transporte les héros du **Bremen** arrive au Québec le 22. Ces derniers sont alors en tournée triomphale aux États-Unis.



Dépouille mortelle de Floyd Bennett escortée par des militaires sur la Grande-Allée, le 26 avril 1928.
(Collection privée. Photo: Michel Debouck).

Le 22 mai, en effet, les aviateurs allemands sont bien rendus dans la métropole où ils descendent du train à 9 heures 55. Ils ont préféré ce mode de locomotion pour venir au Canada alors qu'ils devaient arriver par avion d'après les nouvelles publiées quelques jours auparavant. Jeudi le 24, on signale leur présence à Québec où ils sont reçus officiellement par le premier ministre de la province, l'honorable Louis-Alexandre Taschereau. Enfin, le 25, les as allemands montent à bord du train, à destination de New York.

Leur appareil, le **Bremen**, sera transporté en pièces par bateau, possiblement en juillet depuis l'île Greenly jusqu'à New York. Par la suite les aviateurs allemands pourront regagner leur pays. ♦