

Le Junkers W33 Bremen

Michel Gagné

Volume 7, numéro 3, février 2002

Les défis de l'Atlantique

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/11453ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

La Fédération des sociétés d'histoire du Québec

ISSN

1201-4710 (imprimé)

1923-2101 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Gagné, M. (2002). Le Junkers W33 Bremen. *Histoire Québec*, 7(3), 11–13.

Le Junkers W33 Bremen

PAR MICHEL GAGNÉ

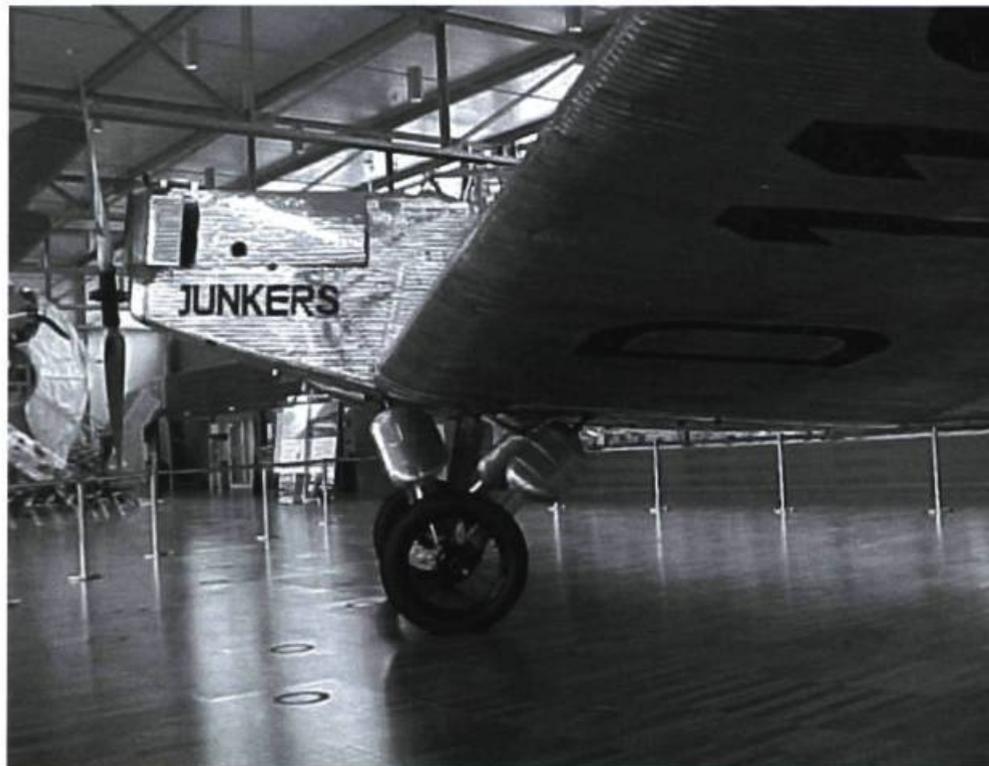
Société d'histoire postale du Québec

Parmi les exploits enregistrés au cours des premières années du XX^e siècle, ceux concernant l'aviation étaient tout particulièrement à l'avant-plan de l'actualité. Voici l'histoire de trois valeureux aviateurs dont l'exploit s'est terminé au Canada. Il est bon de savoir que l'histoire de cette odyssee remonte à 1924, alors que Fitzmaurice envisage de compléter un vol transatlantique à destination du continent américain. Un prototype d'avion étudié et mis à l'épreuve l'année suivante. Fitzmaurice et le capitaine R.R. MacIntosh tentent la traversée aux commandes d'un monoplan *Fokker*, le *Princess Xenia*. Malheureusement, ils doivent rebrousser chemin à cause des conditions météorologiques défavorables. L'expérience acquise sera toutefois précieuse et aidera Fitzmaurice pour son envolée avec Koehl et von Huenefeld. Le 12 avril 1928, un monoplan *Junkers W33* ayant pour nom *Bremen*, s'envole de l'aérodrome militaire de Bal Donnel, près de Dublin, en Irlande, avec, à son bord, le baron Ehrenfried von Huenefeld, le capitaine Herman Koehl et le colonel James Fitzmaurice. L'équipage espère compléter la traversée de l'Atlantique dans la direction est-ouest. Le vol représente une entreprise hasardeuse en raison des vents d'ouest de l'Atlantique Nord et des perturbations magnétiques de la côte Est du Canada. Ils connaissent bien des difficultés car, en 1927, il avaient échoué individuellement lors d'un même essai. Le *Bremen* était devenu la propriété de von Huenefeld grâce à l'appui financier de banquiers de la ville de Brême (Bremen en allemand), du même nom que l'appareil. C'est vers 05h30 que le *Bremen*, équipé d'un moteur *Junker LV* d'une puissance de 300 chevaux-vapeur, sous l'enregistrement *D1167*, prend son envol. Après avoir par-

couru quelque 1200 verges sur une piste spécialement aménagée, l'appareil est incapable d'atteindre la vitesse escomptée, à cause de la trop faible vitesse du vent à cet endroit. Puis, soudain, un mouton égaré fait son apparition à une dizaine de verges devant l'appareil. L'équipage est envahi d'un sentiment de frayeur et craint une catastrophe. Dans un geste désespéré, le pilote met les gaz et obtient in extremis la vitesse nécessaire pour éviter la collision. Cette manœuvre fut des plus heureuses car l'avion prit suffisamment d'altitude pour éviter – également de justesse – un arbre à l'extrémité de la piste. Après avoir survolé le territoire irlandais, le *Bremen* pointe sa carlingue en direction de l'Amérique à une vitesse de croisière de 210 km/h. La traversée se déroule sans incident majeur, si

ce n'est que l'équipage doit affronter quelques bourrasques de pluie ou de neige. À quelques reprises, des bombes fumigènes furent lâchées afin de connaître la vitesse et la direction des vents, dans le but d'apporter les corrections nécessaires au plan de vol.

Tout se déroule sans encombre jusqu'au moment où le monoplan s'approche à quelque 640 kilomètres des côtes de Terre-Neuve. Les conditions météorologiques deviennent alors de plus en plus maussades. Les fameuses variations magnétiques de la région perturbent la navigation visuelle. C'est alors qu'un coup de vent d'une force inouïe frappe l'appareil et le projette directement dans le nuage malgré les manœuvres pour l'éviter. Ils décident donc de diminuer leur altitude et de combattre l'élément de la nature de la façon opposée. À quelque dix-huit mètres de la surface de la mer, une grosse vague surgit au-dessous d'eux, les obligeant à se redresser. Cette fois, ils sont entièrement à la merci de leurs instruments. Les difficultés s'accroissent lorsque l'éclairage des instruments tombe en panne et que l'on découvre une fuite dans le réservoir d'essence. Comme il fait nuit et qu'il est de venu



Le Bremen, devenu aujourd'hui une pièce d'histoire...



Le baron Ehrenfried von Huenefeld



Herman Koehl



Le colonel James Fitzmaurice

dangereux de piloter à basse altitude, l'équipage préfère redresser l'appareil à 2000 mètres, en dépit du froid intense, de brouillard et de la neige. Il est impossible de voir scintiller la moindre étoile pouvant raviver l'espoir. Le doute s'installe. À ce moment, von Huenefeld, Koehl et Fitzmaurice voient disparaître leur chance d'atteindre leur destination : Mitchell Field, dans l'État de New York.

Les yeux rougis par la fatigue et la tension, ils espèrent voir une lueur indiquant l'approche du continent américain. Puis, comme par enchantement, l'épais brouillard se dissipe. Devant eux, apparaît un magnifique ciel étoilé. La constellation de la Grande Ourse et l'étoile polaire, fidèles guides des marins depuis plusieurs siècles, deviennent visibles, ce qui permet à l'équipage de redresser la trajectoire. Scrutant l'horizon, Fitzmaurice se rend compte que ce qu'il croyait être des nuages de brouillard était en réalité la neige recouvrant une région forestière. Une fusée éclairante est alors lancée et l'appareil survole la région. Toutefois, la fatigue, combinée à une navigation à trop haute altitude, empêche l'équipage de bien distinguer les objets au sol. Après le lancement d'une troisième fusée, ils aperçoivent une large colline boisée recouverte de neige. C'est alors qu'ils constatent qu'ils survolent le continent. Aux premières lueurs du jour, ils peuvent faire les observations nécessaires. Leur enthousiasme s'estompe lorsqu'ils constatent qu'aucun signe de vie

n'est apparent. Ils concluent alors qu'ils sont à plusieurs kilomètres à l'intérieur du Labrador et décident de modifier leur route vers le sud-est, utilisant encore une fois le soleil comme guide. Peu de temps après, ils observent une large rivière avec des montagnes de chaque côté. Ils descendent jusqu'à trente mètres de la surface de la rivière et conservent cette altitude durant deux heures. Trop fatigués, ils oublient de noter des points de repère. La vérification du carburant indique qu'il reste une réserve de trois heures. La direction sud-est est maintenue et la nécessité de trouver un signe de vie devient impérieuse.

De tous les événements fâcheux dont fut accablé l'équipage, c'est le phénomène d'illusion qui fut le plus difficile à combattre. Par moments, cela allait jusqu'à observer une ville entière, avec ses églises, ses maisons et même des incendies ! À une autre occasion, ils crurent apercevoir un aéroport avec des avions sur des pistes. Fitzmaurice utilisa même ses binoculaires pour vérifier ses observations et, à chaque reprise, il se faisait illusion. Ceci démontre bien l'état de fatigue extrême dans lequel se trouvait l'équipage. Avec le sentiment d'être perdus au-dessus de cette terre inhospitalière, la crainte d'une panne d'essence devient la principale préoccupation. C'est alors que Fitzmaurice se remémore ses lectures de jeunesse où certaines méthodes de premiers soins et de sauvetage étaient décrites par les pionniers et les trappeurs de la baie d'Hudson.

Au moment de consulter les cartes pour localiser leur position, une violente tempête de neige s'abat sur eux. Après une envolée de plus de trente-six heures, l'équipage se voit forcé d'atterrir sur un lac gelé de l'île Greenly, à l'entrée du détroit de Belle-Isle, qui sert de frontière entre le Québec et Terre-Neuve. En effectuant les manœuvres d'approche, Fitzmaurice observe une masse ayant l'apparence d'un navire emprisonné dans les glaces. Ils survolent l'emplacement pour signaler leur présence et constatent qu'il s'agit plutôt d'un phare. En diminuant leur altitude, les hommes de l'équipage observent un groupe de chiens qu'ils confondent avec une meute de loups. Ils en déduisent que le phare est inoccupé. À ce moment, le bruit du moteur attire l'attention des occupants et la vue de quatre personnes surgissant du bâtiment fait tressaillir de joie l'équipage. On procède alors sans plus tarder aux manœuvres d'atterrissage, qui se déroulent bien jusqu'au moment où un fracas se fait entendre. La glace vient de se rompre sous le poids de l'appareil et le train avant s'enfonce rapidement. L'impact cause au capitaine Koehl une violente coupure au front, tandis que le baron von Huenefeld et le commandant Fitzmaurice sortent indemnes de l'aventure.

Une fois sortis de l'habitacle, les trois membres d'équipage sont rapidement secourus par les habitants de l'île et conduits au phare par le gardien, M. Letemplier. Un message disant que « l'aéroplane

allemand est descendu à Greenly Island, vent sud-est avec neige» est alors transmis à la station de radio de Pointe-Amour, sur la côte du Labrador. Le ministère de la Marine et des Pêcheries de Terre-Neuve répond que si le *Bremen* ne peut reprendre son envol, il sera dans l'obligation d'évacuer les aviateurs par un vapeur, car plusieurs semaines seraient nécessaires pour rejoindre Québec. Quelques instants plus tard, les députés de la Chambre des Communes accueillent la nouvelle avec enthousiasme. Le premier ministre Mackenzie King demande la permission d'interrompre la séance parlementaire afin de permettre au ministre de la Défense nationale, l'honorable J.L. Ralston, de communiquer l'importante nouvelle. Le gouvernement décide alors d'envoyer d'urgence une équipe de secours composée du réputé pilote canadien Duke Shiller et du docteur Louis Cuisinier, l'as du volant français et pilote pour une société canadienne. Ne réussissant pas à dégager l'appareil des glaces, l'équipage envisage de le démanteler et de poursuivre le voyage jusqu'à New York, comme simples passagers sur un autre appareil. Le séjour forcé de l'équipage allemand en sol canadien amène les forces à se mobiliser pour leur venir en aide. Le 20 avril, à l'instar des Canadiens, les Américains envoient une expédition, commandée par Bert Blatchen et Floyd Bennett, ayant pour but de livrer aux Allemands les pièces de rechange qui leur permettraient de réparer le *Bremen* et de poursuivre leur route. Mais les conditions météorologiques défavorables les obligent à faire escale à La Malbaie. Durant l'attente d'une température plus clémente, d'autres aviateurs américains joignent les rangs des secouristes. Au même moment, un train du *Canadien National* quitte Montréal en direction de La Malbaie avec des pièces de rechange supplémentaires. Le lendemain, un appareil américain atterrit sur les plaines d'Abraham avec à son bord deux journalistes du *New York Daily News*. Pendant ce temps, l'un des deux aviateurs, Floyd Bennett, contracte une pneumonie et doit être hospitalisé à Québec. Son état critique obligent les médecins à contacter l'Institut Rockefeller, de New York, afin d'obte-

nir les médicaments nécessaires. La mission sera confiée à un ami personnel de Bennett, le colonel Charles Lindbergh. Après avoir parcouru les 475 milles, en longeant la rivière Richelieu, l'as pilote atterrit à Québec quelque trois heures et quinze minutes plus tard. Malheureusement, les efforts sont vains et Bennett rend l'âme avant l'arrivée des secours. Les circonstances dans lesquelles la tragédie est sur-

venue ont amené les autorités à procéder à des funérailles civiles. Ce n'est que le 26 avril que Bert Blatchen pourra ramener les trois aviateurs. Le mois suivant, les héros sont reçus officiellement par le premier ministre, Louis-Alexandre Taschereau. Quand au *Bremen*, il sera transporté discrètement en pièces, par bateau, depuis l'île Greenly jusqu'à New York. ■

Quelques jalons de l'histoire de l'aviation au Québec

PAR MICHEL PRATT

Roméo Vachon

En 1927, les transatlantiques en provenance d'Europe portent le courrier à Rimouski. Par la suite, on livre ce courrier par paquebots du CPR jusqu'à Montréal. À partir du 5 mai 1928, le déchargement se fait toujours à Rimouski, mais un avion prend le courrier et le transporte à Saint-Hubert dont l'aéroport a été ouvert l'année précédente. Le service se fait évidemment dans les deux sens. Roméo Vachon est le premier pilote canadien-français à obtenir, en 1921, un diplôme en techniques de l'aéronautique, à Camp Borden, en Ontario. En 1937, Roméo Vachon obtient le trophée McKee, créé

en 1927, le prix de l'aviation le plus prestigieux au Canada.

La Trans-Canada Airlines

Le 1^{er} octobre 1928, on inaugure le transport postal entre New York, Albany et Saint-Hubert. D'Albany, le service postal est cependant acheminé par train. Le service est quotidien, à l'exception du dimanche.

Le 1^{er} mars 1939, la *Trans-Canada Airlines* inaugure le premier vol officiel entre Saint-Hubert et Vancouver.

Au mois de juillet 1939, *Air Canada* inaugure le vol Montréal-Ottawa-Toronto. Ce vol sur un *Lockheed* transporte messagerie, postes et voyageurs.



Le Lockheed 10-A de Air Canada (Photo Normand Caron)