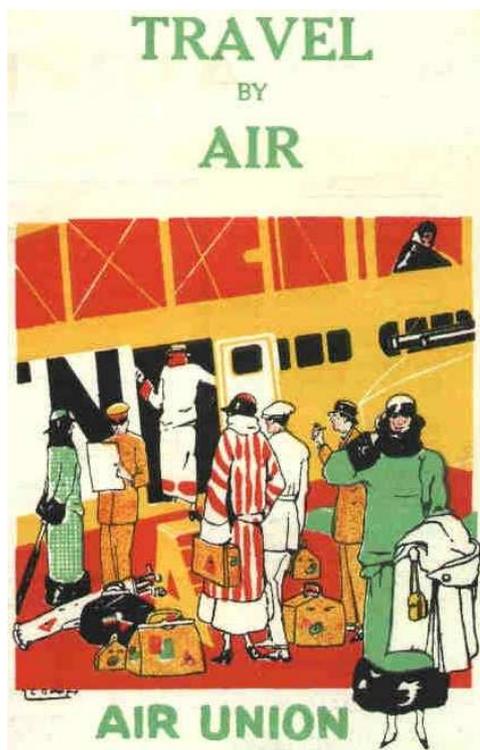
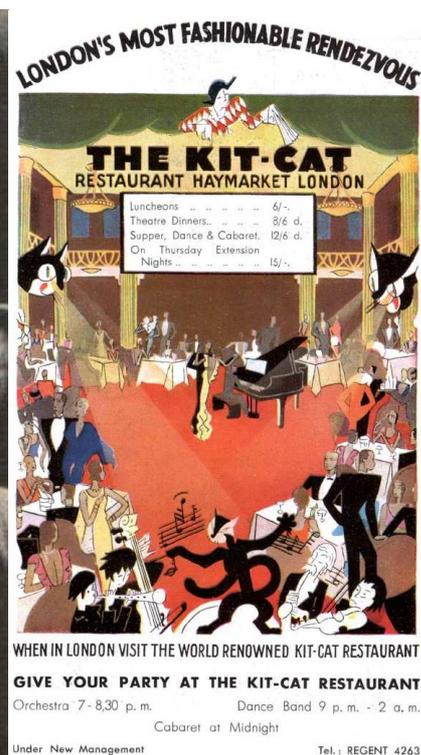


1923 : Un Paris - Londres Mouvementé sous Flight Simulator © Michel Lagneau 2011



Maurice Bellonte



Relatée avec une gouaille toute parisienne par Maurice Bellonte (1896-1984) dans « Histoire de l'Aviation » de Daniel Costelle en 1977 (DVD TF1 Vidéo), voilà une traversée de la Manche sur bimoteur Farman F 60 Goliath au départ du Bourget en compagnie de Dieudonné Costes (1892-1973) dans les années 1920, qui ne manque pas de piquant et à revivre sous Flight Simulator. Vraisemblablement, ce vol a été effectué sous l'égide de la compagnie Air Union fondée le 1er janvier 1923 à partir de la fusion de la Compagnie des Messageries Aériennes et Grands Express Aériens ; Air Union a été réunie avec d'autres compagnies françaises pour former Air France le 7 octobre 1933.



Farman F60 Goliath

Pour mémoire, **Costes** et **Bellonte** furent les **premiers** à vaincre l'**Atlantique Nord** de **Paris** à **New York** les **1^{er}** et **2** septembre **1930** en **37 heures & 14 minutes** avec le monomoteur **Bréguet 19** « **Point d'interrogation** ».



Je laisse la **parole** à présent à **Maurice Bellonte**.

« Nous sommes passés à la météo, mauvais temps ; on arrive à la douane au départ, une passagère seulement, une journaliste suédoise et puis 1100kgs de colis. Alors notre passagère s'est installée comme elle a pu au milieu des 1100kgs, il y avait quand même son siège, mais elle était entourée de colis. Nous décollons et pris dans des rafales, n'avançant pas, nous mettons à peu près une heure pour arriver à Beauvais à 60km du point de départ. On arrivait sur Poix et nous constatons une fuite d'huile sur le côté, l'huile commençait à s'écouler d'un moteur ; le moment était vraiment mal choisi, on se pose à Poix, premier atterrissage. On resserre le conduit et on repart ; et puis nous arrivons 40km plus loin à Abbeville, on continue en se disant qu'en passant à basse altitude on pourra peut-être passer la Manche aujourd'hui. On passe Abbeville, on continue et je voyais ma passagère qui regardait en bas, elle trouvait probablement que la côte n'arrivait pas vite ; effectivement, à Paris elle avait eu un dépliant de la compagnie qui lui donnait Paris - Londres en 2 heures 30 minutes, il y avait déjà plus de 2 heures 30 minutes qu'on était en l'air et on était loin d'être à Londres. Bon, à Boulogne on a été obligés de faire demi tour, la mer blanche d'écume, on revient à Abbeville vent arrière à toute allure, on se pose et il gelait, la nuit arrivait, notre passagère est descendue et nous l'avons confiée à la femme du gardien qui l'a réchauffée pendant que Coste et moi on faisait les vidanges, il fallait tout vidanger, passer la nuit et refaire aussi de l'essence. Mais du carburant il n'y en avait pas assez pour aller jusqu'à Londres, on a dit qu'à cela ne tienne, on prend ce qu'il y a et on en refera de l'autre côté à Lydd. Le lendemain matin nous avons réveillé notre passagère, nous sommes repartis après l'avoir réinstallée au milieu des colis ; nous avons réussi à traverser mais de justesse. Il fallait faire de l'essence à Lydd ; bon, on se pose, on fait notre plein et à ce moment là on avait déjà un problème, un moteur qui n'allait pas bien sur lequel on avait supprimé un cylindre sur les neuf, résultat on marchait sur neuf cylindres d'un côté et huit sur l'autre moteur. Puis, on décolle en pleine tempête de neige et il n'y avait pas dix minutes qu'on était en l'air en rase motte sur la campagne anglaise, par dessus tous ces petits prés, le moteur sur lequel on comptait s'arrête pile ; alors on n'a pas eu le choix, droit devant, il y avait un petit pré qui se présentait pas trop mal, on a pensé qu'on allait pouvoir se poser dedans correctement mais, pas de chance, en arrivant et à mesure que nous approchions, nous avons aperçu une barrière qui coupait le pré en deux ; c'était cuit, on continue à descendre,

mais vue de plus près la barrière était énorme, on a vu après qu'elle était faites en traverses de chemin de fer. Alors on a cisailé ces traverses, on est arrivé sur le nez un peu plus loin et puis nous voila, Costes et moi, en train de faire le tour du propriétaire constatant les deux hélices cassées, le nez du Goliath écrasé et notre passagère qu'on avait réussi à sortir. Il s'est passé à ce moment là quelque chose de tout à fait drôle, car les gens du coin sont arrivés pendant que nous faisons l'inventaire des dégâts, de façon à téléphoner à Londres pour dire ce qui s'était passé ; notre passagère qu'on avait donc fait sortir s'était remise de ses émotions, avait retrouvé sa mallette de voyage et les policemen anglais arrivent, prennent le manifeste de vol où ils constatent la présence d'une passagère. Où est la passagère ? Et bien plus de passagère ! On se renseigne auprès des gens qui étaient là et qui nous disent que la passagère était partie, elle avait pris sa mallette et on ne l'a plus jamais revue. C'était son quatrième atterrissage depuis Paris ; alors avec Costes on a toujours pensé que depuis 24 heures qu'elle nous voyait nous affairer autour de cette mécanique, elle en a eu assez, elle a eu peur, se disant que nous étions bien capables de remettre l'avion sur ses roues et de la réembarquer ! »

Appareil conseillé : de la même époque, le **Farman F-221 Jabiru**. Modélisation de **Jens B. Kristensen** chez **FlightSim.com**, fichier : **jab_v20.zip**



Farman Jabiru

LONDON-PARIS					
	Golden Ray	Golden Ray		Golden Ray	Golden Ray
LONDON : 52 Haymarket	8.10	11.25	14.10	July & Aug. excepted	July & Aug. only
Croydon	9.00	12.15	15.00	15.25	15.25
PARIS : Le Bourget	11.15	14.30	17.30	16.15	16.15
9 Rue Auber	12.00	15.15	18.15	18.45	18.30
	Daily	Daily	Weekdays only	Weekdays only	Weekdays only
	£4 15 0	£5 15 0	£4 4 0	£4 4 0	£4 4 0
PARIS-LONDON					
	Goods only	July & Aug. excepted	Golden Ray July & Aug. only	Golden Ray	Golden Ray
PARIS : 9 Rue Auber	—	8.45	8.45	11.45	16.00
Le Bourget	1.00	9.30	9.30	12.30	16.45
LONDON : Croydon	3.30	12.00	11.45	14.45	19.00
52 Haymarket	—	12.50	12.35	15.35	19.50
		Weekdays only	Weekdays only	Daily	Daily
		525 frs.	525 frs.	700 frs.	600 frs.
Special "Baggage in Advance" arrangements for Paris. Air Union passengers' heavy baggage can be collected in advance in London and delivered in Paris at the low cost of 4½d. per kilo (approx. 2d. per lb.). The minimum carried on this service is one cabin trunk or 50 kilos (110 lbs.).					
REDUCED WEEKEND FARES, £7					
Special return tickets are available by any London-Paris service from Friday to Monday inclusive (or intermediate days) at the above greatly reduced fare.					

On remarque dans PARIS-LONDON la colonne « Goods Only » signifiant - marchandises uniquement - et correspondant au vol raconté par Maurice Bellonte

GPS recommandé



FRANCE (Jour 1)

Paris (Le Bourget LFPB) /30mn/ **Beauvais** (Tille LFOB) /19mn/ **Poix de Picardie** (Survol coordonnées : 49 46 31 N 01 59 04 E) /23mn/ **Abbeville** LFOI (Survol) /36mn/ **Boulogne-sur-mer** (Survol coordonnées : 50 43 30 N 01 36 47 E) /36mn/ **Abbeville** LFOI (Escale de nuit) /59mn

Arrivé à ce **stade**, deux **options** sont possibles ; soit, continuer jusqu'à **Biggin Hill** aéroport actuel le plus proche de **Croydon** (destination historique), soit, se poser dans la **campagne anglaise** dix minutes après avoir **décollé** de **Lydd** ; bonne chance !

ROYAUME UNI (Jour 2)

Lydd EGMD /41mn/ **Londres** (*Croydon* - Par défaut : Biggin Hill EGKB)