

The Long Way Home

Revised Edition



**A Journey Into History
with
Captain Robert Ford**

**by
Ed Dover**

PREAMBULE

A la veille du **deuxième conflit mondial (1939-1945)**, l'**aviation commerciale** avait atteint son **âge adulte**, avec une vaste toile de **lignes aériennes** couvrant l'intégralité de notre **planète**. L'irruption des **nations belligérantes** mit un **coup d'arrêt** à ce lent travail **entrepris** au lendemain de la **première guerre mondiale** en **1919** ; en **Europe**, même les pays restés **neutres** durent modifier leurs **activités aériennes** ; un exemple avec la compagnie suédoise **A.B. Aerotransport** qui interrompit sa liaison phare avec **Moscou** en **1941**, année de l'**invasion allemande** et celle de **Berlin** en **1945** au moment de la chute du **IIIème Reich**. Néanmoins, une ligne entre **Stockholm** et **Prestwick** en **Ecosse** perdura durant tout le **conflit**, celle-ci survolait le **Danemark** et la **Norvège** occupés par les **forces allemandes**. Dès **1938**, Les « **Imperial Airways** » britanniques **conscientes** de l'imminence d'un **conflit**, prépare un **parcours sécurisé** s'agissant de la liaison **Angleterre Australie** évitant l'**Europe**, la **Méditerranée** et le **Moyen Orient** ; après une **brève** escale à **Lisbonne**, les **hydravions Short S30** devaient rejoindre les **Canaries**, la **Gambie**, le **Nigéria** et le **Kenya** pour reprendre leur **route** vers les **Indes**. **Bruce Kennewell** est un **pilote virtuel australien** qui a publié ces **cinq** dernières années une **quarantaine** de plans de vol à **connotation historique**, des **scènes complémentaires** etc, etc (**FlightSim & Avsim.com**). Le dernier parcours en date, **Ingwayhm.zip**, fait référence à un livre : « **The Long Way Home** » de l'Américain **Edmund « Ed » Dover**. Cet **ouvrage** relate l'**incroyable randonnée** d'un hydravion géant « flying boat » quadrimoteur **Boeing 314** de la « **Pan American Airways** », le « **Pacific Clipper** », piégé en **Nouvelle Zélande** le **7 décembre 1941**, jour de l'attaque surprise des **forces aéronavales japonaises** sur la base américaine de **Pearl Harbour** à **Hawaï**. J'ai contacté **Bruce Kennewell** qui m'a donné l'**autorisation** de réaliser l'**adaptation française** de son **fichier**. En premier lieu voici le **synopsis** de ce **livre** tel que publié sur le site de **Edmund Dover** www.longwayhome.com, **traduction** par mes soins :

Suite à l'attaque japonaise sur Pearl Harbour le 7 décembre 1941, le Boeing 314 de la Pan American Airways immatriculé NC 18602 sous le commandement du capitaine Robert Ford (1906-1994), s'embarqua dans un voyage stupéfiant. Vu sous un certain angle, ce fut l'équivalent terrestre de la première mission lunaire Apollo, car il s'aventura dans des contrées qui lui étaient totalement inconnues pour rejoindre, sain et sauf, son pays d'origine malgré de nombreuses péripéties. Surpris en plein océan Pacifique au moment de l'attaque japonaise, le capitaine Ford et son équipage se virent obligés d'emprunter une route à laquelle aucun d'entre eux ne s'attendait, lorsqu'ils quittèrent San Francisco le 1^{er} décembre pour ce qui devait être un aller et retour routinier entre Auckland en Nouvelle Zélande et la Californie. Malgré la menace d'une interception japonaise, Ford et son équipage reçurent l'ordre de mener leur précieux aéronef sur le plan stratégique dans une circumnavigation longue de 31500 miles nautiques, étalée sur 6 semaines, cap à l'Ouest et principalement dans des régions qui n'avaient jamais été survolées auparavant par un avion de ligne de cette taille. Sans les cartes appropriées, la crainte constante s'agissant du ravitaillement en essence et en veillant à effectuer des vols discrets en maintenant le silence radio, ils tracèrent leur route dans les zones de guerre de l'Extrême et Moyen Orient, puis l'Afrique, l'Atlantique sud, le Brésil et les Caraïbes, jusqu'à New York où l'hydravion amerrit sans encombre. C'est donc l'histoire authentique de ce vol historique tel que me l'a racontée le capitaine Robert Ford en personne.

Edmund Dover

Indépendamment du **capitaine Robert « Bob » Ford**, l'équipage du « **Pacific Clipper** » était composé de **John Henry Mack** (copilote), **Rod Brown** (navigateur), **John Poindexter** (opérateur radio), **Homans « Swede » Rothe** & **John « Jocko » Parish** (mécaniciens de bord), **John Steers** (4^{ème} officier) et **Eugene R. Leach** (opérateur radio surnuméraire).



Le capitaine Robert Ford, Edmund Dover & Bruce Kennewell

Je recommande d'exécuter chaque **trajet** en plusieurs **sessions**, grâce à la fonction : « **Enregistrer le vol** ». Voici sous **FS2004 (9)** la **procédure** à suivre :

1/ En cours de vol, vue de l'**intérieur** du **cockpit virtuel**, mettre le **simulateur** en **pause** : touche « **P** » du clavier ; **prenez note**, le cas échéant, du **décalage horaire** mais surtout, du **réglage** de puissance des **moteurs** exprimé en **pourcentage**, les trois **leviers** de puissance sont coiffés d'un **potombeau rouge** dans le **cockpit virtuel**.

2/ Appuyer sur la touche « **Alt** » du clavier, la **barre des tâches** en haut de l'écran propose différents **choix** dont « **Vols** » ; **cliquer gauche** sur « **Vols** ».

3/ Ensuite, **cliquer gauche** sur « **Enregistrer le vol** ».

4/ Entrer un titre à votre **convenance** ; puisque vous êtes en **cours de vol**, entrer par exemple « **Vol en cours** » ; **appuyez** sur la touche « **Echap** » du clavier et **quittez** le simulateur.

5/ Allez dormir.

6/ A la reprise, **cliquer gauche** sur « **Sélectionner un vol** » puis, sur « **Vol en cours** » et « **Décollage** » pour finir, vous vous retrouvez en **pause**, vue de l'**intérieur** du **cockpit virtuel**. Vous **remarquerez** que les **hélices** sont **immobiles** ; ceci n'est pas la conséquence du **mode pause**, les **moteurs** sont réellement **coupés** !!!

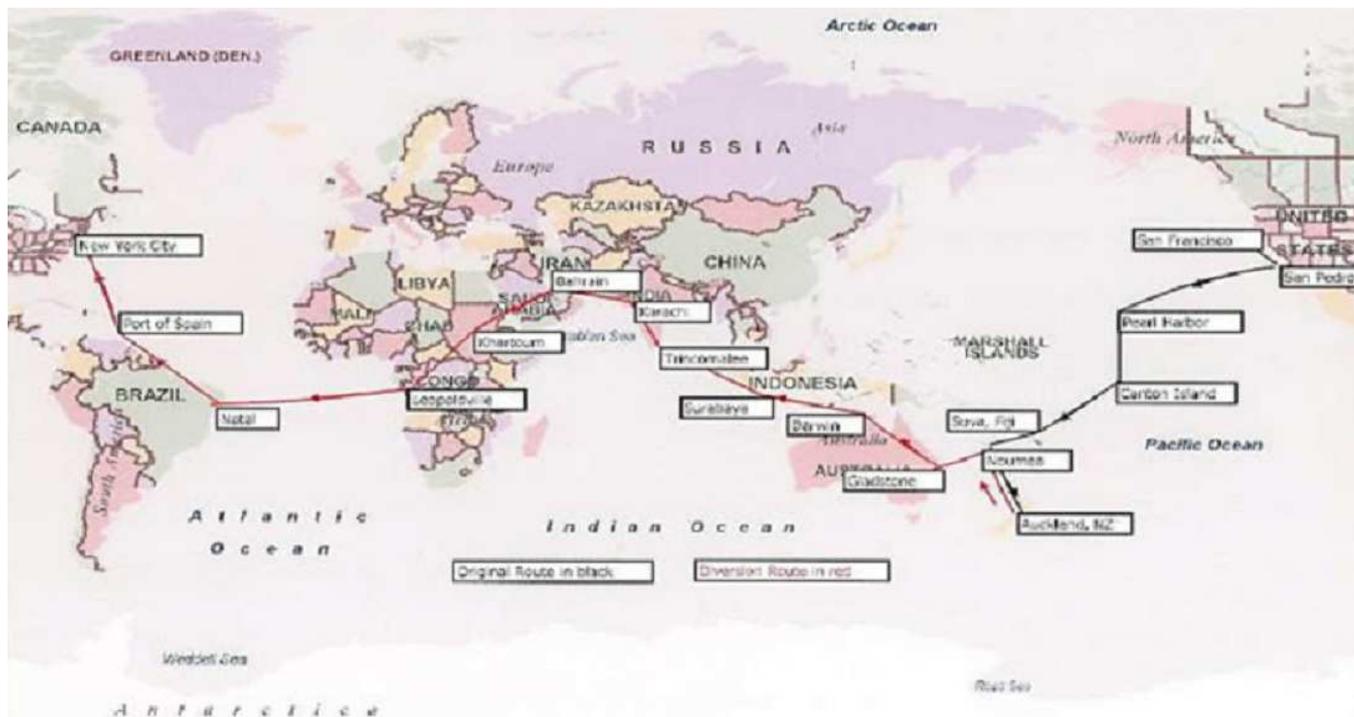
7/ Appuyer sur la touche « **P** » du clavier **deux fois**, de façon à **relâcher** la **pause** du **simulateur** et la **réactiver immédiatement**. Vous **remarquerez** que l'**avion** se remet en route (**compte tours**, **pression d'admission**, **vitesse air** etc, etc). En **vue extérieure** et toujours en **mode pause**, vous apercevrez les **fumées d'échappement** sombres typique du **démarrage** des **moteurs à pistons**. Régler votre **Joystick** selon le **pourcentage** relevé en **1/**.

8/ Appuyer sur la touche « **P** » du clavier afin de relâcher **définitivement** la **pause** du **simulateur**.

En cas de **non utilisation** de la **fonction pause** lors de l'**enregistrement du vol**, ce qui reste **réalisable**, l'**avion** va **valdinguer** en tous sens à la reprise, le temps que les **propulseurs** se **remettent** en route. Je suppose que cette **procédure** est **semblable** ou fort **proche** sous **FSX**.

U. S. A.—HAWAII—CANTON IS. NEW CALEDONIA—NEW ZEALAND						
Every Other Week	831	Miles	Pan American Airways Co. (PAAP)		830	Every Other Week
Sat.	★12:00	0	Lv SAN FRANCISCO (Treas. Is.), U.S.A. ☆	△PST An	14:00	Wed.
"	15:00	346	An LOS ANGELES (San Pedro) U.S.A. ☆	⊙. △ " Lv	★11:00	"
"	★16:00		Lv LOS ANGELES (San Pedro) U.S.A. ☆	" An	10:00	"
Sun.	8:30	2905	An HONOLULU (Pearl Harbor), T.H. ☆	HST Lv	★14:30	Tue.
Mon.	★8:00		Lv HONOLULU (Pearl Harbor), T.H. ☆	HST An	19:45	Mon.
"	17:00	4817	An CANTON IS.	180° Lv	★5:15	"
Tue.	★5:15		Lv CANTON IS.	180° An	21:00	Sat.
Wed.	17:00	6804	An NOUMEA, (Ile Nou) New Cal. ☆	E165° Lv	★6:15	Sun.
Thu.	★7:00	7927	Lv NOUMEA, (Ile Nou) New Cal. ☆	E165° An	15:00	Sat.
"	15:15		An AUCKLAND, New Zealand ☆	NZT Lv	★8:00	"

Planning horaire de la ligne Etats Unis – Nouvelle Zélande (brochure Pan Am de juin 1941)



Appareil conseillé : Il n'est pas dans mes **habitudes** de faire dans ces pages de la **publicité commerciale**, néanmoins, j'aimerais signaler qu'en **2005** le développeur autrichien **PILOT'S** a mis sur le marché un **Add On payant** pour **FS2004 (9)** intitulé : **B-314 CLIPPER**. Plus que l'**hydravion Boeing 314**, aéronef utilisé par la **Pan American Airways** sur l'**océan Pacifique** et présent dans ce **Add On**, **PILOT'S** propose en scènes complémentaires **14 hydrobases** d'époque, **5** d'entre elles concernent le **parcours** ci-dessous. Les **balisages aquatiques des pistes (eau)** apparaissent en réglant à proximité la **fréquence radio comm 1** sur **118.000 Mhz**. Cependant, on peut faire **sans** grâce aux **coordonnées d'amerrissage** et **déjaugage**. **Bruce Kennewell**, quant à lui, préconise dans son **fichier** la modélisation pour **FS 2004 (9)** du **Boeing 314** réalisé par **Mike Stone**, fichier : **sb314.zip**, l'update de **Bob Chicilo**, fichier : **b314up.zip** et pour finir, les **textures** spécifiques au « **Pacific Clipper** » de **Wayne Tudor** et **Dale de Luca**, fichier : **paab314.zip**. Ces trois **fichiers** sont disponibles **gratuitement** chez **Avsim.com** et **FlightSim.com**. Une possible **alternative** s'agissant de **FS X**, l'**Hydravion Short quadrimoteur S 30 Empire C-Class** des **Imperial Airways** britanniques, **contemporain** et fort semblable au **Boeing 314**. Téléchargement chez **FlightSim.com**. **FS 2004 (9)** fichier : **empire_v30.zip** (si problème avec cette version utiliser la précédente, fichier : **s30lr_10.zip**) / **FS X** fichier : **empire_v30x.zip** - Auteur : **Jens B. Kristensen** ; les **conseils** de ce dernier, contenus sur la **tablette**, sont à **suivre** à la lettre et les **plaisirs** du pilotage à l'**ancienne** seront pour vous.



Short S30

Méthode de positionnement sur l'eau de Jens B. Kristensen : Prenons comme exemple le point de départ **San Francisco**.

1/ Positionnez l'**hydravion** de votre choix sur une piste de l'aéroport **San Francisco Intl KSFO** où, malgré l'absence de train d'atterrissage, il se placera sans encombre.

2/ Passez sur la carte du simulateur, effectuez un agrandissement, et l'hydravion apparaîtra clairement à proximité de l'hydrobase ; cliquez gauche sur l'hydravion et déplacez le au-dessus de l'élément liquide, aux coordonnées N 37 49 03 O 122 21 87.

3/ L'altitude indiquée à gauche est celle, aussi minime soit-elle, de la terre ferme ; il s'agit de l'amener à +0, niveau de la mer.

4/ Cliquer sur OK « That's it », c'est fait, vous êtes aux commandes de votre **aéronef**.



L'impressionnant déjaugeage des 40 tonnes du Boeing 314

GPS recommandé en complément de la radio navigation **VOR/DME & ADF/NDB**. La **navigation** d'époque reste **possible**, reportez-vous à ma page **Plans de Vol** : « **1935 PAN AMERICAN ARWAYS : Etats Unis – Chine** » rubrique : **Appareil conseillé**.

Musique d'ambiance conseillée : Un **CD** de **Glenn Miller** fera l'affaire.

Les **commentaires** en *italique* sont de **Bruce Kennewell**, traduction par mes soins. Chaque étape étant **détaillée**, on peut démarrer sous **Flight Simulator** au moment de la journée effectivement **mentionné** ; force est de constater que les **modélisations** sont parfaitement en **accord** avec les **performances** d'époque. Pour exemple, en déjaugeant de **Los Angeles** à **16 heures**, on arrive effectivement à **Pearl Harbour** le lendemain, soit, à l'**aube naissante**, soit, **courant de matinée** ; cela dépend de la **météo** choisie, **préprogrammée** ou **réelle**, cette dernière avec ses **aléas**. **Cerise sur le gâteau**, tout du moins sous **FS 2004 (9)**, le **calendrier interne** inclut l'année **1941** ; alors pourquoi s'en priver ?...



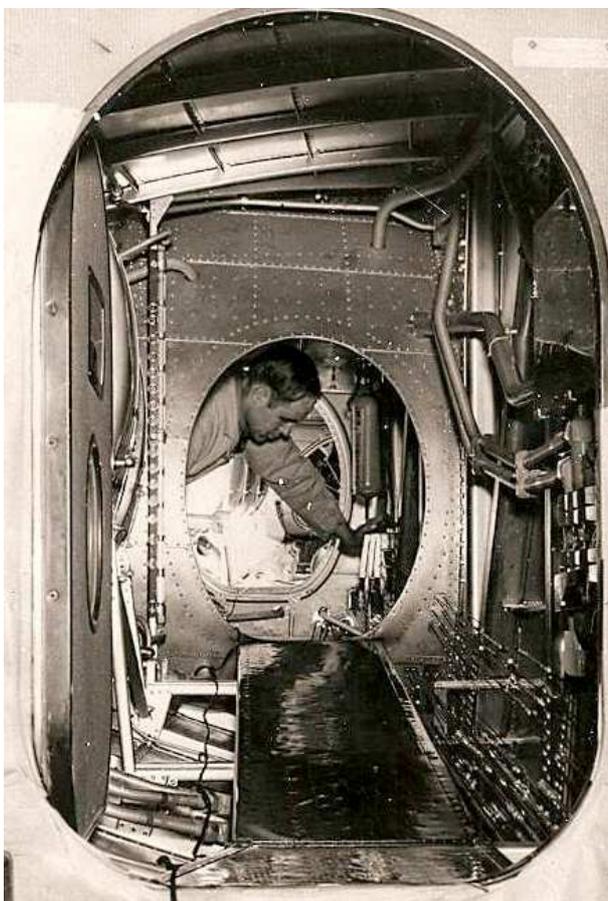
Cabine de pilotage du Boeing 314



A l'arrière de la cabine de pilotage, la table des cartes du navigateur à gauche et l'équipement radio à droite

Robert Ford

Signature de Robert Ford



Le mécanicien de bord surveille les moteurs en rampant à l'intérieur des ailes ; le navigateur, quant à lui, effectue ses relevés en scrutant le ciel étoilé

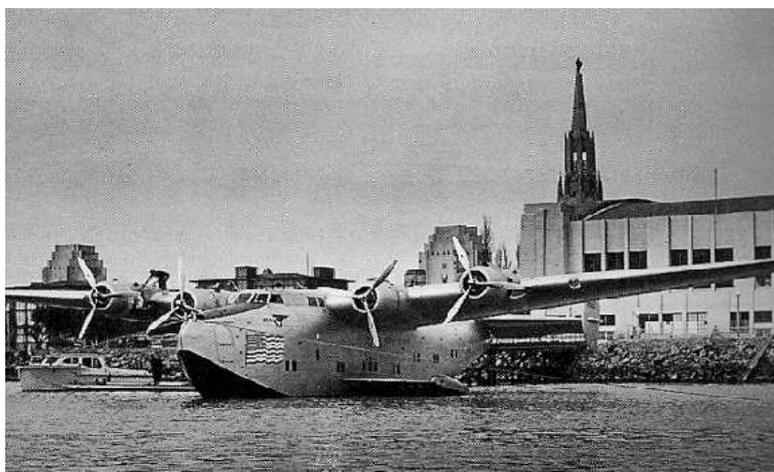
ETATS UNIS (Californie)

Lundi 1er décembre 1941 : **San Francisco – Hydrobase de Treasure Island** présente dans le **Add On PILOT'S**, balisages aquatiques au **118.000** Mhz coordonnées de déjaugage : N 37 49 03 O 122 21 87

Points de cheminement intermédiaires déterminés par Bruce Kennewell : ADF NDB : SF 379.0 Khz / ADF NDB : MR 385.0 Khz (**Monterey** : Monterey Peninsula KMRY – aéroport à proximité de MR) / ADF NDB : HGT 209.0 Khz / Los Angeles Intl KLAX / 316mn

1^{ère} étape de cette incroyable randonnée, au départ de l'hydrobase de la Pan Am American Airways aux abords de l'île de Treasure Island à San Francisco en début d'après-midi.

Ayant contacté **Edmund Dover**, ce dernier m'a **précisé** certains **points** concernant le **départ**. En fait, **deux appareils** furent impliqués dans ce **voyage** ; le **capitaine Robert Ford** et son équipage volèrent de **San Francisco** à **Honolulu** sur le **Boeing 314** de la **Pan Am** immatriculé **NC18606**, ceci en date du **lundi 1^{er} décembre**. Tout son **équipage** était présent, à l'exception du **copilote John Henry Mack**, lequel était tout **bonnement** arrivé en retard à l'hydrobase de **Treasure Island** ! Il rejoignit **Honolulu** le lendemain sur le **Boeing 314** de la **Pan Am** immatriculé **NC 18602**, amerrissage le **3 décembre**. Le jour suivant, il rejoignit **Ford** et le reste de l'**équipage**, mais ils embarquèrent sur le **Boeing 314** immatriculé **NC 18602**, arrivé la **veille**, à destination d'**Auckland, Nouvelle Zélande**. Le nom « **Pacific Clipper** » fut attribué dans un premier temps au **NC 18609** ; quant au **NC 18602**, il fut d'abord baptisé « **California Clipper** » et c'est plus tard qu'il devint le « **Pacific Clipper** ». On ne sait pas trop quand ce **changement** d'appellation s'est produit ; **Robert Ford** ne faisait pas **grand cas** de ces noms, délivrés par le **service des relations publiques** de la **Pan American Airways**, dénominations qu'il ne **connaissait** pas lui-même. Il se **contentait** lors des liaisons par radio d'utiliser le terme « **Clipper** » associé, soit, au **numéro de vol**, ou, l'immatriculation **NC 18...** . Le **service des relations publiques** de la **compagnie** modifiait **régulièrement** ces **surnoms** pour **diverses** raisons, notamment **publicitaires**. Selon le carnet vol de **John Henry Mack**, le numéro de vol était **6039**, et ce, jusqu'à **Auckland**. Quand ils s'élancèrent de la **Nouvelle Zélande** vers l'**Ouest**, il n'était plus question d'un **vol régulier** et **Mack** qualifia ce périple de « **ferry flight** », sans **numéro de vol**.



Un Boeing 314 aux abords de l'île de Treasure Island

Mardi 2 décembre 1941 : **Los Angeles - San Pedro** (cible GPS : Long Beach KLGB) coordonnées d'amerrissage et de déjaugage : N 33 43 79 O 118 15 79

Points de cheminement intermédiaires déterminés par Bruce Kennewell : Los Angeles Intl KLAX / Trajet direct GPS jusqu'à NPS ou navigation d'époque (reportez-vous à ma page **Plans de Vol** : « **1935 PAN AMERICAN ARWAYS : Etats Unis – Chine** » rubrique : **Appareil conseillé**) / 2226mn

Déjaugage dans l'après-midi dans l'optique d'un vol de nuit vers Honolulu ; arrivée le mercredi 3 vers midi.

ETATS UNIS (Hawaï)

Jeudi 4 décembre 1941 : **Honolulu Pearl City – Hydrobase d'Oahu Pearl Harbour** présente dans le **Add On PILOT'S**, balisages aquatiques au **118.000** Mhz (cible GPS : Ford Island NALF NPS) coordonnées d'amerrissage et de déjaugage : N 21 22 89 O 157 59 00

Point de cheminement intermédiaire déterminé par Bruce Kennewell : Trajet direct GPS jusqu'à PCIS ou navigation d'époque (reportez-vous à ma page **Plans de Vol** : « **1935 PAN AMERICAN ARWAYS : Etats Unis – Chine** » rubrique : **Appareil conseillé**) / 1659mn

Le Boeing 314 passe la nuit du mercredi 3 au jeudi 4 avant de s'envoler vers les îles Fiji. Déjaugage au matin du 4 en direction, dans un premier temps, de l'île de Canton.



Pearl Harbour le 13 octobre 1941



Le désastre de Pearl Harbour, dimanche 7 décembre 1941.

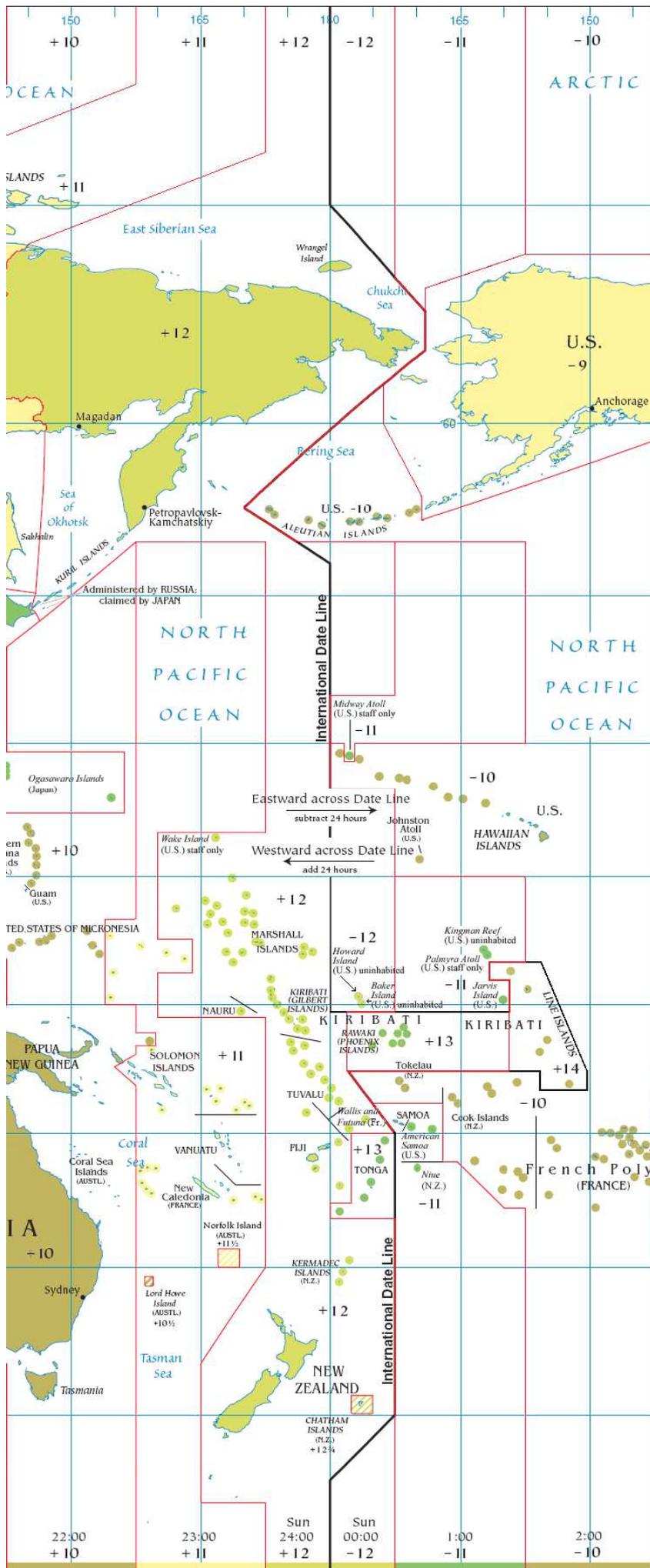
ARCHIPEL DES ILES KIRIBATI

Vendredi 5 décembre 1941 : **Canton I - Hydrobase** de l'île de **Canton** présente dans le **Add On PILOT'S, balisages aquatiques** au **118.000** Mhz (cible GPS : Canton AFLD PCIS) coordonnées d'amerrissage et de déjaugeage : S 02 49 21 O 171 43 34

Point de cheminement intermédiaire déterminé par Bruce Kennewell : Trajet direct GPS jusqu'à NFNA ou navigation d'époque (reportez-vous à ma page **Plans de Vol** : « **1935 PAN AMERICAN ARWAYS : Etats Unis – Chine** » rubrique : **Appareil conseillé**) /1080mn

Départ le matin, objectif la ville de Suva capitale des îles Fiji, distante de 1078 miles nautiques avec une escale de nuit sur place.

Au cours de ce trajet, le « **Pacific Clipper** » franchit le **180^{ème} méridien d'Est en Ouest** ; en conséquence, **on avance d'un jour.**



C'est le **contraire** en sens inverse, ce qui permit à **Philéas Fogg (Le Tour du Monde en 80 Jours de Jules Verne)** de gagner son **pari**.



Philéas Fogg

PAA  **PAN AMERICAN AIRWAYS' CANTON ISLAND BASE**



As an intermediate stop for air mail, passenger and express service to New Zealand, Pan American Airways selected Canton Island in the Phoenix Group, an island held jointly by the United States and Great Britain. Canton was a barren coral atoll, with no human inhabitants and practically no vegetation, but it afforded a convenient location and a central lagoon furnishing an excellent harbor for the Clippers. To make an ocean air base, Pan American Airways established a community on the island—built quarters, installed a water supply system, electric power system, built a dock for disembarkation and a hotel for use of passengers in transit. Every item of materials and supplies had to go by ship from the United States, and the little village on Canton was constructed from the sand up. The illustration shows an early phase of construction.

Construction de la base insulaire de Canton dans les années 1930

REPUBLIQUE DES FIJI

Samedi 6 décembre 1941 (Pearl Harbour) dimanche 7 décembre (Îles Fiji) : **Suva** (cible GPS : Nausori Intl NFNA) coordonnées d'amerrissage et de déjaugeage : S 18 07 52 E 178 25 29

Points de cheminement intermédiaires déterminés par Bruce Kennewell : Nausori Intl NFNA / Trajet direct GPS jusqu'à NWWM ou navigation d'époque (reportez-vous à ma page **Plans de Vol** : « **1935 PAN AMERICAN ARWAYS : Etats Unis – Chine** » rubrique : **Appareil conseillé**) /716mn /mn

Déjaugeage le 7 au matin (date des Fiji), 6 heures de vol seront nécessaires pour rejoindre Nouméa, où les passagers et l'équipage passent la nuit du 7 au 8 avant de partir vers la Nouvelle Zélande.



La ville de Suva dans les années 1940

FRANCE (Nouvelle Calédonie)

Dimanche 7 décembre 1941 (Pearl Harbour) lundi 8 décembre (Nouvelle Calédonie) : Nouméa - Hydrobase de Nouméa présente dans le **Add On PILOT'S, balisages aquatiques** au **118.000** Mhz (cible GPS : Magenta NWWM) coordonnées d'amerrissage et de déjaugeage : S 22 15 90 E 166 23 85

Point de cheminement intermédiaire déterminé par Bruce Kennewell : Trajet direct GPS jusqu'à NZAA ou navigation d'époque (reportez-vous à ma page **Plans de Vol** : « **1935 PAN AMERICAN ARWAYS : Etats Unis – Chine** » rubrique : **Appareil conseillé**) /984mn

Déjaugeage au matin du 8 (date de Nouméa) en direction d'Auckland ; au bout de 2 heures de vol, le capitaine Robert Ford est informé par radio de l'attaque japonaise sur Pearl Harbour du 7 décembre, date en vigueur à Hawaï.



Les porte-avions USS Saratoga (américain) et HMS Victorious (anglais) dans la rade de Nouméa en 1943

NOUVELLE ZELANDE

Lundi 15 décembre 1941 : Auckland - Hydrobase d'Auckland présente dans le **Add On PILOT'S, balisages aquatiques** au **118.000** Mhz (cible GPS : Auckland Intl NZAA) coordonnées d'amerrissage et de déjaugeage : S 36 50 69 E 174 50 34

Point de cheminement intermédiaire déterminé par Bruce Kennewell : Trajet direct GPS jusqu'à NWWM ou navigation d'époque (reportez-vous à ma page **Plans de Vol** : « **1935 PAN AMERICAN ARWAYS : Etats Unis – Chine** » rubrique : **Appareil conseillé**) /984mn

Le « Pacific Clipper » reste immobilisé une semaine à Auckland. Ford et son équipage reçoivent finalement l'ordre stupéfiant, de rejoindre les Etats Unis par l'Ouest. Mais dans un premier temps, ils doivent retourner à Nouméa afin de récupérer les 22 employés de la Pan American Airways en poste sur place, ainsi qu'un chargement de pièces détachées en prévision du long périple à venir. Ils quittent Auckland le 15 à 22 heures pour amerrir au petit matin du mardi 16 à Nouméa.



Le rivage d'Auckland dans les années 1930

FRANCE (Nouvelle Calédonie)

Mardi 16 décembre 1941 : **Nouméa - Hydrobase de Nouméa** présente dans le **Add On PILOT'S, balisages aquatiques** au **118.000** Mhz (cible GPS : Magenta NWWM) coordonnées d'amerrissage et de déjaugeage : S 22 16 01 E 166 23 70

Point de cheminement intermédiaire déterminé par Bruce Kennewell : Trajet direct GPS jusqu'à YGLA ou navigation d'époque (reportez-vous à ma page **Plans de Vol** : « **1935 PAN AMERICAN ARWAYS : Etats Unis – Chine** » rubrique : **Appareil conseillé**) /843mn

Après une simple heure de pause l'hydravion, bien qu'en surcharge en raison des pièces détachées venant s'ajouter aux 22 passagers rapidement embarqués à Nouméa, déjauge tôt dans la matinée et met le cap sur la ville portuaire de Gladstone dans l'état du Queensland en Australie.

AUSTRALIE (Queensland)

Mercredi 17 décembre 1941 : **Gladstone** (cible GPS : Gladstone YGLA) coordonnées d'amerrissage et de déjaugeage : S 23 50 02 E 151 15 63

Points de cheminement intermédiaires déterminés par Bruce Kennewell : Gladstone YGLA / Trajet direct GPS jusqu'à YPDN ou navigation d'époque (reportez-vous à ma page **Plans de Vol** : « **1935 PAN AMERICAN ARWAYS : Etats Unis – Chine** » rubrique : **Appareil conseillé**) /1347mn

Ce parcours fut le plus long jamais effectué par un hydravion Boeing 314 « flying boat » de la Pan Am au-dessus des terres ; parti à 6 heures du matin le 17 décembre et suite à environ 11 longues heures de vol, le « Pacific Clipper » amerrit dans le port de Darwin.

AUSTRALIE (Territoire du Nord)

Jeudi 18 décembre 1941 : **Darwin** (cible GPS : Darwin Intl YPDN) coordonnées d'amerrissage et de déjaugeage : S 12 28 46 E 130 50 79

Point de cheminement intermédiaire déterminé par Bruce Kennewell : Darwin Intl YPDN / Trajet direct GPS jusqu'à WRSJ ou navigation d'époque (reportez-vous à ma page **Plans de Vol** : « **1935 PAN AMERICAN ARWAYS : Etats Unis – Chine** » rubrique : **Appareil conseillé**) /1110mn

Dès l'aube du 18 décembre, Ford et ses compagnons s'élancent au-dessus de la mer de Timor, à destination de Surabaya située à l'époque aux Indes Néerlandaises. Ils arrivent en fin de journée, après avoir été interceptés par des chasseurs Brewster Buffalo des forces aériennes néerlandaises et de fabrication américaine, lesquels fort heureusement, s'en tinrent à une surveillance rapprochée !

Il faut savoir que suite à l'attaque de **Pearl Harbour**, toute la **région** au sens large du terme était en **émoi** ; les **pilotes de chasse** concernés, **non prévenus** de la présence de l'**hydravion américain** (discretion de vol oblige), pouvaient **envisager** au premier abord qu'il s'agissait d'un **bombardier japonais**. D'ailleurs, les **forces japonaises** s'emparèrent de cette colonie des **Pays Bas** l'année suivante en **mars 1942**, soit, **trois mois** après le passage du « **Pacific Clipper** ».



Chasseur Brewster Buffalo

INDONESIE

Dimanche 21 décembre 1941 : **Surabaya** (cible GPS : Juanda WRSJ) coordonnées d'amerrissage et de déjaugeage : S 07 11 71 E 112 45 53

Points de cheminement intermédiaires déterminés par Bruce Kennewell : Juanda WRSJ / ADF NDB : BB 310.0 Khz (*Batavia* – **Jakarta** : Soerkarno Hatta Intl WIII) / ADF NDB : PB 210.0 Khz (**Bengkulu** : Padang Kemiling WIPL) / Trajet direct GPS jusqu'à WCCT ou navigation d'époque (reportez-vous à ma page **Plans de Vol** : « **1935 PAN AMERICAN ARWAYS : Etats Unis – Chine** » rubrique : **Appareil conseillé**) /2112mn

Déjaugeage en fin d'après-midi le 21, pour un vol nocturne de façon à rejoindre Trincomalee en journée le 22 ; un parcours de 20 heures, le plus long depuis le début de cette épopée. Ils longèrent dans un premier temps la côte sud de Sumatra, avant de s'orienter vers l'océan Indien afin d'éviter une mauvaise rencontre avec les chasseurs japonais.

Les deux **balises ADF** en début de parcours (**BB & PB**) étant très **éloignées** l'une de l'autre, j'ai rajouté les deux **aéroports** proches successivement de chacune d'entre elles (**WIII & WIPL**).



Une avenue de Surabaya dans les années 1930

CEYLAN /SRI LANKA

Mercredi 24 décembre 1941 : **Trincomalee - Trinquemalay** (cible GPS : China Bay AB VCCT) coordonnées d'amerrissage et de déjaugeage : N 08 30 76 E 81 10 43

Il s'agit là du vol le plus court dans cette aventure ; moins de 30 minutes après le déjaugeage en cette veille de Noël, un des 14 cylindres du moteur 3 (intérieur droit) cessa de fonctionner. Cela résultait d'une surchauffe due à l'utilisation, faute de mieux sur place, d'un carburant pour voiture (indice d'octane : 76). Le capitaine Ford fit demi-tour et revînt à Trincomalee sur trois moteurs.

Vous pouvez revivre cela sous **Flight Simulator** en coupant le moteur **3** au bout de **20** à **25** minutes de vol, puis, revenir au **point de départ**.



Le port de Trincomalee dans les années 1940

Jeudi 25 décembre 1941 : **Trincomalee - Trinquemalay** (cible GPS : China Bay AB VCCT) coordonnées d'amerrissage et de déjaugeage : N 08 30 76 E 81 10 43

Points de cheminement intermédiaires déterminés par Bruce Kennewell : ADF NDB : AN 415.0 Khz (**Anuradhapura** : Anuradhapura AB - VCCA) /mn/ ADF NDB : TV 299.0 Khz (**Trivandrum** : Trivandrum VOTV) / **Trajet direct GPS** jusqu'à OPMR ou **navigation d'époque** (reportez-vous à ma page **Plans de Vol** : « **1935 PAN AMERICAN ARWAYS : Etats Unis – Chine** » rubrique : **Appareil conseillé**) /1393mn

Durant la journée du mercredi 24 à Trincomalee, les mécaniciens de bord Homans « Swede » Rothe & John « Jocko » Parish réparèrent le troisième moteur du Boeing 314, grâce aux pièces détachées en leur possession. A compter de Trincomalee, le capitaine Ford et surtout son navigateur reçurent des Imperial Airways anglaises et de la Royal Air Force présentes sur place, les cartes nécessaires pour le reste du voyage. Depuis la Nouvelle Zélande, ils avaient essentiellement utilisé des informations issues d'un atlas géographique, des cartes routières et marines, ainsi que des relevés réguliers au sextant marin. Le lendemain, après un petit déjeuner de Noël, le paquebot volant s'arracha des flots bordant le rivage. Ce trajet survola l'île de Ceylan avant de longer les côtes sud et Ouest des Indes ; arrivée à Karachi vers 16 heures en ce jour de la Nativité. Non loin de Trincomalee, suite au deuxième déjaugeage, ils aperçurent ce qui leur sembla être un sous-marin japonais, le navigateur Rod Brown nota les coordonnées et l'heure précise de relevé qu'il transmit au commandement militaire anglais à Karachi. Les officiers de sa Majesté restèrent dubitatifs, considérant qu'il devait s'agir d'un bateau de pêche.

On a dans cette **anecdote** un exemple **typique** de l'**état d'esprit** anglais de l'**époque**, sous estimant **complètement** le **potentiel militaire** japonais et ses **ambitions**.

Les deux **balises ADF** en début de parcours (**AN & TV**) étant très **éloignées** l'une de l'autre, j'ai rajouté les deux **aéroports** proches successivement de chacune d'entre elles (**VCCA & VOTV**).

PAKISTAN

Dimanche 28 décembre 1941 : **Karachi** (cible GPS : Masroor AB - OPMR) coordonnées d'amerrissage et de déjaugeage : N 24 51 38 E 66 57 30

Points de cheminement intermédiaires déterminés par Bruce Kennewell : **Trajet direct GPS** jusqu'à OBBI ou **navigation d'époque** (reportez-vous à ma page **Plans de Vol** : « **1935 PAN AMERICAN ARWAYS : Etats Unis – Chine** » rubrique : **Appareil conseillé**) /887mn

Départ de la capitale Pakistanaise, alors colonie britannique, aux premières lueurs de l'aube du 28 décembre. Ford mena son hydravion le long de la côte et traversa le golfe Persique jusqu'à Bahreïn, qu'il atteignit 8 heures après son déjaugeage de Karachi. Escale nocturne sur place avant de s'envoler vers Khartoum.



Habitats anciens de Karachi

ROYAUME DE BAHREIN

Lundi 29 décembre 1941 : **Bahreïn** (cible GPS : Bahrain Intl OBBI) coordonnées d'amerrissage et de déjaugeage : N 26 12 06 E 50 36 58

Point de cheminement intermédiaire déterminé par Bruce Kennewell : **Trajet direct GPS** jusqu'à HSSS ou **navigation d'époque** (reportez-vous à ma page **Plans de Vol** : « **1935 PAN AMERICAN ARWAYS : Etats Unis – Chine** » rubrique : **Appareil conseillé**) /1197mn

Après un départ matinal, le « Pacific Clipper » survola l'Arabie Saoudite jusqu'à Khartoum, amerrissage prévu sur le Nil, au bord duquel se trouvait à l'époque une base des Imperial Airways anglaises. Le capitaine Ford avait reçu pour instruction de contourner la ville de la Mecque (Mecca East OE0F sous FS 2004, OE49 sous FS X) en Arabie Saoudite, mais il passa outre et survola à l'abri des regards la ville sainte, en raison d'une couche nuageuse la recouvrant.

SOUDAN

Jeudi 1er janvier 1942 : **Khartoum** (cible GPS : Khartoum HSSS) coordonnées d'amerrissage et de déjaugeage : N 15 35 00 E 32 29 78

Point de cheminement intermédiaire déterminé par Bruce Kennewell : **Trajet direct GPS** jusqu'à FZAB ou **navigation d'époque** (reportez-vous à ma page **Plans de Vol** : « **1935 PAN AMERICAN ARWAYS : Etats Unis – Chine** » rubrique : **Appareil conseillé**) /1566mn

Les Américains passèrent les fêtes de fin d'année à Khartoum et repartirent à l'aube du jour de la nouvelle année 1942 (1^{er} janvier), destination Léopoldville, aujourd'hui Kinshasa capitale de la République Démocratique du Congo, mais alors possession belge. En raison de la chaleur écrasante et du poids, il leur fallut 3 miles nautiques d'élanement sur le Nil avant d'arracher de l'eau les 40 tonnes de l'hydravion. Un point important, il y avait à Léopoldville une agence de la Pan American Airways.

REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO (à l'époque *Congo belge*)

Vendredi 2 janvier 1942 : **Léopoldville - Kinshasa** (cible GPS : N'dolo FZAB) coordonnées d'amerrissage et de déjaugeage : S 04 17 87 E 15 17 64

Point de cheminement intermédiaire déterminé par Bruce Kennewell : **Trajet direct GPS** jusqu'à FZAB ou **navigation d'époque** (reportez-vous à ma page **Plans de Vol** : « 1935 PAN AMERICAN ARWAYS : Etats Unis – Chine » rubrique : **Appareil conseillé**) /3021mn

C'est en début d'après-midi et dans une chaleur étouffante que le « Pacific Clipper » quitta Léopoldville pour parcourir les 3000 miles nautiques séparant l'Afrique de l'Amérique du sud et plus précisément la ville de Natal au Brésil. Ford posa son hydravion sur le Rio Potengi, haut lieu de l'Aéropostale Française. Jamais auparavant un Boeing 314 n'avait franchi une telle distance, les réservoirs d'essence étaient bien évidemment pleins à ras bord, ce qui ne facilita pas le déjaugeage du fleuve Congo, particulièrement encaissé ; Ford dû se faufiler dans les gorges tout en prenant lentement de l'altitude.



Kinshasa au temps de la colonisation belge

J'ai trouvé sur le site d'**Edmund Dover** un extrait du **chapitre XIV** consacré au trajet *Léopoldville / Kinshasa - Natal*, je remercie l'auteur pour son **aimable autorisation de traduction et publication** :

Le Capitaine Ford et son équipage sont sur le point d'attaquer la plus longue étape du voyage au-dessus de l'atlantique sud, 3400 miles nautiques de Léopoldville au Congo belge jusqu'à Natal au Brésil. Ce n'est qu'à la mi-journée que le plein de carburant de l'hydravion fut terminé. Les Américains étaient montés à bord bien avant, tous impatients de partir. La chaleur étouffante associée à un taux d'humidité élevé, faisaient que le poste de pilotage semblait être un bain turque ; le plus tôt le « Pacific Clipper » s'élèverait vers le ciel, le plus tôt les hommes se sentiraient mieux grâce à l'air rafraîchi qui circulerait dans l'habitacle. Mais auparavant, Ford devait réfléchir à un aspect précis concernant le déjaugeage. La veille lors de l'amerrissage, il avait remarqué que le fleuve était animé d'un fort courant, celui-ci en direction de l'océan se montait à 6 nœuds. Une légère brise de 4 nœuds soufflait dans le même sens. Il pouvait opter pour un déjaugeage à contre-courant, face au vent, lui fournissant 4 nœuds de vitesse air, mais cela entraînerait une force contraire liquide de 6 nœuds, laquelle poserait problème au moment de déjauger hors de l'eau l'énorme paquebot volant. S'il choisissait de s'élancer dans le sens du courant, il perdrait l'avantage des 4 nœuds de vitesse air au profit d'une poussée de 6 nœuds venant du fleuve, ce qui aiderait à arracher la coque de l'eau ; Ford fit son choix. Il se tourna vers le copilote John Mack.

« OK Johnny, on remonte le fleuve jusqu'au prochain méandre, puis, déjaugeage dans le sens du courant. Avec une telle chaleur, je pense que nous tirerons un plus grand avantage des 6 nœuds du fleuve comparé aux 4 du vent. »

Mack acquiesça :

« Va pour pour le courant. »

La température extérieure flirtait avec les 38° centigrades ; les 8 hommes, trempés de sueur et d'humidité, s'installèrent à leurs postes. Amarres larguées et les 4 moteurs tournants, Ford actionna les leviers de puissance de façon à virer de bord à contre-courant. Arrivé à hauteur du premier méandre du fleuve, il fit demi-tour et sentit instantanément l'effet positif du courant. Il s'adressa au mécanicien de bord en s'écriant.

« Pas de temps à perdre, Swede, pleine puissance aux moteurs, maintenant ! »

Ceux-ci rugirent, y compris le n°1 et son problème d'échappement, ce qui induisait une vibration sonore différente au vrombissement général. Le Boeing NC18602 bondit, aidé en cela par les 6 nœuds du courant. Bob Ford fixait du regard le lointain, là où se trouvaient les défilés rocheux dans lesquels s'engouffrait le fleuve Congo avec ses cataractes, rapides et autres chutes d'eau, tout cela enchevêtré dans un labyrinthe de canyons et de rochers émergents de la surface à l'endroit précis où le fleuve raidit sa descente vers l'océan. Ils devront avoir déjaugé bien avant cet endroit précis, sinon... Ford n'osait y penser. Sa main gauche bloquant les leviers de puissance vers l'avant, la droite crispée sur le manche et ses yeux rivés sur l'horizon du fleuve, il décomptait mentalement la distance avec les gorges du fleuve. En dessous du poste de pilotage dans la cabine principale, le second mécanicien de bord John Parish scrutait les gerbes d'eau fouettant les ailes de mer, situées à la base du fuselage. Il était conscient que l'hydravion était en surcharge et égrenait dans sa tête les secondes, la pleine puissance ne pouvant être maintenue plus d'une minute et trente secondes. 20 secondes s'écoulèrent, puis 30 ; aucun signe de déjaugage. L'eau continuait d'éclabousser le hublot, jaillissant de la surface, celle-ci restant désespérément aussi proche de lui. Il en vint à invoquer l'enfer lui-même, **« Arrache le, arrache le ! »** Hurlait-il intérieurement. Au fil des secondes, il imaginait l'énorme aéronef se fracassant sur les rochers et se demandait quelle explosion pouvait produire 5100 galons d'essence à indice d'octane 100. Inconsciemment, il serra d'un cran supplémentaire sa ceinture de sécurité et rigidifia son corps, pensant sa dernière heure venue. Le capitaine Ford jetait des coups d'œil réguliers sur le cadran de vitesse air. 70 nœuds, extrême limite avant le décrochage. Au moment où l'aiguille dépassa ce repère, il tira légèrement sur le manche, l'avant de l'hydravion s'éleva sans pour autant que celui-ci ne quitte l'élément liquide. Ford repoussa le manche et la proue s'abaissant, il vit à environ 1700 yards (1500 mètres), les gorges du fleuve. Accélérer, il fallait prendre de la vitesse pour échapper à l'effet de ventouse. Ford laissa l'hydravion à l'horizontale dans l'espoir d'une accélération salutaire. 50 secondes à présent, 60 ; 70 ! Il considéra que si dans les 20 secondes suivantes le déjaugage ne s'était pas produit, il lui faudrait ralentir les moteurs 2,3 et 4 et laisser le 1 à plein régime afin de faire volte-face et remonter à contre-courant. Dans le poste de pilotage et sans mot dire, tous les regards étaient rivés vers l'avant, en direction du dédale formés par les défilés rocheux qui s'approchaient si rapidement. Le pilote empoigna encore plus fermement les leviers de puissance de sa main gauche et c'est à ce moment précis que le « Pacific Clipper » sortit de l'eau ; mais ce n'était qu'un sursis, car la vitesse air n'avait pas augmenté de façon conséquente, aussi, l'aéronef se maintenait à quelques pieds de la surface, les obstacles se rapprochant dangereusement.

« 91 secondes ! Durée de pleine puissance moteurs écoulée, peut-on revenir à la normale ? »

Ainsi s'exprima à voix haute et de son poste de travail le mécanicien « Swede » Rothe.

« Hors de question, nous ne sommes pas encore sortis d'affaire. »

Rétorqua le capitaine Ford, commandant de bord.

« D'accord, mais la température des cylindres est dans le rouge, on peut exploser à tout moment ! »

Ford ne répondit pas, plongé dans ses pensées ; il se dit que, soit, ils explosaient en vol, soit, ils allaient se fracasser sur les rochers. De toutes les façons, la mort les attendait. Tout en maintenant les leviers de puissance au maximum, il testa délicatement le manche d'avant en arrière, de sorte à trouver un subtil équilibre entre un décrochage direct dans le fleuve, en raison d'une vitesse air trop faible, et relever le nez de l'hydravion dans l'espoir de prendre de l'altitude. Ils finirent par entrer dans le défilé, les eaux s'éloignèrent vers le bas tout en se transformant en écume blanche au contact des rochers. Ceci induit la disparition de l'effet de surface, entraînant une perte d'altitude, aussi maigre était-elle, pour le « Pacific Clipper ». Quelques secondes plus tard, ils se retrouvèrent dans un étroit canyon, toujours proches de la surface liquide ; mais la séparation avec cette dernière permit à Ford d'accroître la vitesse air. John Mack confirma.

« 85 nœuds. »

Bien, se dit Ford, cela nous laisse 5 nœuds de marge pour sortir de ce guêpier. Il tira prudemment le manche vers lui abaissant, de ce fait, la vitesse air à 80 nœuds. John Mark s'exclama :

« Taux de montée 10 pieds à la minute !.. 20 pieds !.. 50 ! On va y arriver !! »

Les yeux écarquillés, le capitaine tempéra cet enthousiasme.

« Pas encore Johnny, regarde, là, devant. »

Le défilé dans lequel ils se trouvaient s'incurvait un peu plus loin à droite ; le capitaine commenta en ces termes :

« Il semble qu'il y ait assez d'espace pour virer et suivre le défilé. »

John Mark ajouta :

« Oui, mais en douceur, car nous sommes toujours à la limite du décrochage. »

Ford définît du regard l'endroit où il devrait amorcer son virage, celui-ci atteint, il bascula légèrement le manche à droite, tout en exerçant une pression tout aussi légère sur la pédale droite du palonnier. Le manche ne bougeait pas ; il accrut sa pression sur ce dernier, mais rien à faire. Les commandes fonctionnaient d'avant en arrière, mais ni à droite, ni à gauche. Les ailerons restant immobiles et suite à la pression sur la pédale droite du palonnier, le lourd paquebot volant dérapa vers la gauche. Le pilote s'adressa à Homans « Swede » Rothe :

« Qu'est-ce que c'est que ce foutoir ? Swede ! Je ne contrôle plus les ailerons, ce foutu manche ne bouge pas !! »

Le mécanicien diagnostiqua rapidement la raison de cette anomalie :

« Le câble correspondant doit être coincé, maintiens le ! Je vais vérifier. »

Il se leva de sa chaise et se dirigea vers l'écoutille de tribord (droite), menant à l'intérieur de l'aile. Après l'avoir ouverte, il scruta attentivement l'intérieur de celle-ci et comprit immédiatement où se situait le problème. Son regard entraîné lui fit constater que l'étroite passerelle était légèrement mais anormalement inclinée, puis, il regarda de plus près le cheminement du câble ; une poulie le guidant à un endroit précis était bloquée dans son logement. Il revint rapidement faire son rapport au capitaine.

« La chaleur extérieure a modifié la structure de l'aile et une poulie est bloquée, plus nous monterons et la température baissera, ce qui libérera le câble. »

Tout en écoutant l'explication de Rothe, Robert Ford improvisait une solution pour se faufiler dans les méandres du défilé rocheux. De subtils coups de palonnier à droite et à gauche lui permirent de diriger l'hydravion en ce sens, tout en maintenant le taux de montée à 50 pieds/minute. Lentement mais sûrement, le Boeing 314 accéda à une altitude suffisante lui permettant de s'extirper du relief accidenté environnant. Ford put relâcher sa pression sur les gouvernes de profondeur et gagna encore un peu de vitesse air. Une fois en sécurité, le capitaine Ford donna pour instruction au mécanicien Rothe de ramener les moteurs en régime de croisière ; ceux-ci avaient tenu 3 minutes à plein régime, bien plus longtemps que la durée (une minute et trente secondes) pour laquelle ils avaient été conçus par les ingénieurs du constructeur Wright. Sans s'adresser à qui que ce soit dans l'habitacle, Homans « Swede » Rothe déclara :

« Mon Dieu, je ne veux pas revivre cela de sitôt. »

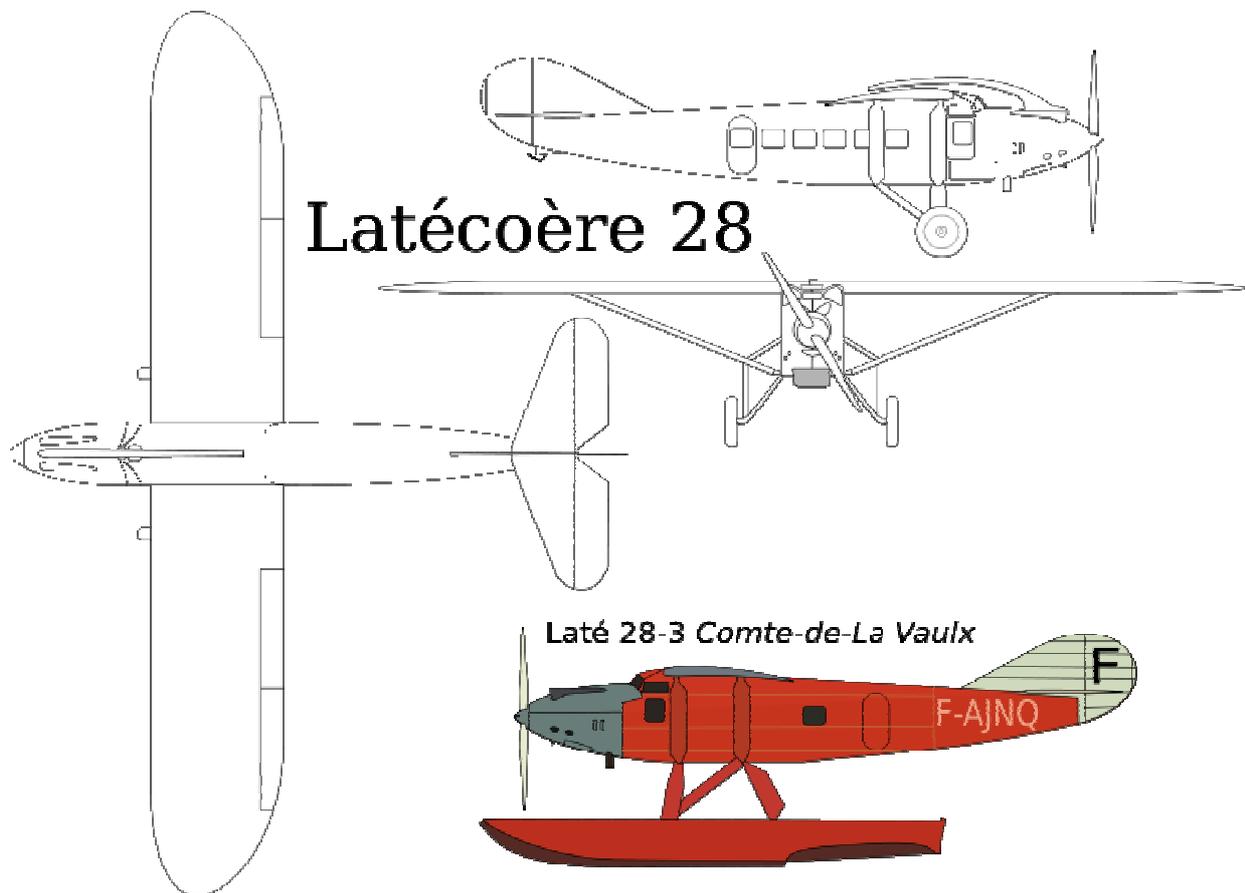
La tension nerveuse diminuant dans l'hydravion au fur et à mesure qu'il progressait vers son altitude de croisière, Ford se relaxa. Il jeta néanmoins un coup d'oreille aux moteurs ; excepté le numéro 1 et son bruit de martèlement, ils sonnaient tous convenablement. Bon, se dit-il, ils ont eu chaud mais ils ont tenu le coup. Rassuré de ce côté, il demanda au navigateur Rod Brown d'effectuer un relevé établissant le cap à suivre vers Natal au Brésil. Ceci fait, il orienta le « Pacific Clipper » vers l'Ouest, au-dessus de l'océan Atlantique, pour ce qu'il souhaitait être l'épisode final de cette incroyable randonnée.





Le cauchemar congolais du capitaine Robert Ford

C'est sur le **Rio Potengi**, le **12 mai 1930**, que **Jean Mermoz, Jean Dabry et Léopold Gimié** amerrirent suite à un peu plus de **19 heures** de vol avec l'hydravion **Latécoère 28-3 « Comte de la Vault »**, en provenance de **St Louis du Sénégal**. Ce fut la **première** traversée aérienne sans escale de l'atlantique Sud.



BRESIL

Samedi 3 janvier 1942 : **Natal** (cible GPS : Augusto Severo Intl SBNT) coordonnées d'amerrissage et de déjaugeage : S 05 46 80 O 35 12 50

Point de cheminement intermédiaire déterminé par Bruce Kennewell : **Trajet direct GPS** jusqu'à TTPP ou **navigation d'époque** (reportez-vous à ma page **Plans de Vol** : « **1935 PAN AMERICAN ARWAYS : Etats Unis – Chine** » rubrique : **Appareil conseillé**) /1845mn

Il fallut près de 24 heures vol au « Pacific Clipper » pour traverser l'atlantique Sud ; s'étant reposés à tour de rôle, Ford et son équipage purent repartir vers Trinité-et-Tobago dès le ravitaillement de carburant fait en début d'après-midi ce samedi 3 et suite au déjeuner. Ils abordaient ainsi l'avant dernière étape de leur voyage de retour.



Vue ancienne du Rio Potengi

REPUBLIQUE DE TRINITE-ET-TOBAGO

Lundi 5 janvier 1942 : **Port d'Espagne** (cible GPS : Piarco Intl TTPP) coordonnées d'amerrissage et de déjaugeage : N 10 38 24 O 61 29 82

Points de cheminement intermédiaires déterminés par Bruce Kennewell : **Trajet direct GPS** jusqu'à KLGA ou **navigation d'époque** (reportez-vous à ma page **Plans de Vol** : « **1935 PAN AMERICAN ARWAYS : Etats Unis – Chine** » rubrique : **Appareil conseillé**) /1924mn

Puis, ce fut l'ultime vol vers l'hydrobase de La Guardia à New York ; ils déjaugeèrent de Trinité-et-Tobago en début d'après-midi. C'était le 5 janvier 1942, soit, pratiquement un mois après que le capitaine Robert Ford ait reçu l'ordre de rentrer par l'Ouest.

ETATS UNIS

Mardi 6 janvier 1942 : **New York** (Hydrobase de La Guardia KLGA – Pistes eau présentes sous FS 2004 -9-) coordonnées d'amerrissage : N 40 46 38 O 73 53 14

Il faut essayer de se mettre à la place de ces **aviateurs** apercevant les grattes ciels de **New York** et pensant très fort : « **Home sweet Home !** ». Le **capitaine Ford** précisa à **Edmund Dover** qu'ils arrivèrent en vue de **New York** peu avant **6 heures** ; le soleil se levant à **7 heures et 20 minutes**, ils durent **patienter** en l'air car ils ne pouvaient, **réglementation** d'époque oblige, **amerrir** qu'en **plein jour**. C'est donc une **bonne heure** plus tard que le « **Pacific Clipper** » se posa dans les eaux de « **Bowery Bay** » situé à proximité de l'actuelle **piste 4** de **La Guardia** (KLGA).



New York en 1942

Avec son autonomie de 5600 kilomètres, le Boeing 314 effectua son premier vol régulier transatlantique de passagers en juin 1939. Le 314 était sans doute l'appareil le plus luxueux jamais construit et, pendant au moins trente ans, il resta le plus gros de tous. Il pouvait transporter 74 passagers assis ou 40 sur des couchettes. Il comportait aussi un salon-salle à manger et un compartiment spécial proposé comme suite nuptiale. Douze de ces extraordinaires engins furent construits de 1938 à 1941. Ils furent réquisitionnés durant la guerre, notamment pour transporter le président Franklin Delano Roosevelt (1882-1945) et le premier ministre Winston Leonard Spencer-Churchill (1874-1965).

Extrait de : **L'HISTOIRE DE L'AVIATION** de **Stephen Woolford & Carl Warner / Editions Gründ 2009**

Les deux **auteurs** de cet ouvrage, au demeurant **excellent**, me permettront de rappeler l'**existence** dans les années **1950** du **Latécoère 631** français, **paquebot volant** encore plus **ambitieux** (mais sans doute trop) comparé au **Boeing 314** (voir à ce sujet : « **1935 PAN AMERICAN AIRWAYS : Etats Unis – Chine** »). Pire encore en **Angleterre**, le **Saunders-Roe SR45 « Princess »**, hydravion géant de **140 tonnes** pouvant transporter **105 passagers**, effectua son premier vol en **1952** et ne fut **jamais** mis en service. La **propulsion** était assurée par **10 turbopropulseurs Bristol « Proteus »**. Il semble que ce **SR45 Princess** intéressa durant un temps la **Marine Américaine**, qui aurait **même** envisagé de l'équiper d'une **propulsion nucléaire** ; étonnant non ?



Passagères à bord d'un Boeing 314



Salle de restauration du Boeing 314

CONCLUSION

Que n'a-t-on fait une **adaptation cinématographique** de cette **épopée**, voilà la **question** que je me pose, à moins qu'elle n'ait été **réalisée**, mais sans grand **succès** dans les **salles**. **Steven Spielberg** ferait bien de s'occuper de cela ou plus proche de nous, **Eddy Belfiore** ; le périlleux **déjaugage** du **fleuve Congo** pourrait être une scène à **suspense** des plus **prenantes**. A présent, quelques **informations** complémentaires concernant **Edmund « Ed » Dover**, auteur du livre « **The Long Way Home** ».



Sa **carrière professionnelle** le désignait plus que **tout autre** pour narrer cette **aventure hallucinante**. Officier opérateur radio à la **Pan American Airways** entre **1942** et **1948**, il vola à bord du **Glenn L. Martin M 130**, voir **1935 Etats Unis - Chine sous Flight Simulator**, et sur le **Boeing 314**. En **1942** et **1943**, il fut **opérateur radio** au sol sur les bases d'**Oahu** et **Nouméa** de la **Pan Am**. Il a parcouru à **plusieurs reprises** les routes aériennes du **Pacifique sud** d'**Hawaï** jusqu'en **Australie**. En **1992** et **1993**, il rendit visite au **capitaine Robert Ford**, un an avant le **décès** de ce dernier, et obtint **2 heures** de **conversations enregistrées**, il rencontra également **Eugene R. Leach**, second **opérateur radio** sur le « **Pacific Clipper** ». Le vécu personnel d'**Edmund Dover** sur les **paquebots volants**, apporte à son **récit** un exceptionnel **degré** de réalisme.