

Les pionniers de l'aviation

Mouvementée et parfois tragique, l'histoire de l'aviation porte l'empreinte de pilotes téméraires et passionnés. Sans leur dévouement, le sauvetage aérien tel que nous le connaissons aujourd'hui n'existerait pas.

✚ Il fait un froid glacial dans la vieille tour de guet. Une odeur âcre de salpêtre et de soufre émane des grandes bouteilles aux reflets verts. Lentement, le feu se meurt et se transforme en braises. Dans la faible lueur d'une bougie à la flamme vacillante, le moine se penche sur le parchemin, trempe sa plume dans l'encrier et se met à griffonner.

Au bout d'un moment, il se tourne vers le visiteur et lui dit d'une voix vibrante d'émotion: «Tout d'abord, je vais te parler des miracles de l'art et de la nature.» Aspirant profondément l'air suffoquant, il laisse son regard se

**Dans très longtemps,
l'homme construira des
machines volantes**

perdre dans un lointain mystérieux. «Dans très longtemps, l'homme construira des machines volantes. Il se tiendra assis à l'intérieur et actionnera un mécanisme qui fera battre les ailes artificielles comme celles d'un oiseau...» Ce visionnaire s'appelle Roger Bacon. Moine franciscain de son état, il est l'un des plus éminents scientifiques du XIII^e siècle. Ses incroyables théories remplissent ses contemporains d'effroi et défient les gardiens de la foi. Jeté en prison, où il croupit plusieurs années durant, Bacon s'éteint en 1294.

Deux cents ans plus tard, Léonard de Vinci dessine une machine dotée d'ailes pouvant être actionnées à

l'aide de cordes et de leviers. Cependant, le rêve de voler ne deviendra réalité qu'au XVIII^e siècle, avec l'invention des ballons à air chaud, les fameuses montgolfières. Viennent ensuite les dirigeables, aérostats remplis d'hydrogène. Mais l'homme devra attendre un siècle encore avant de pouvoir s'élancer d'une colline, muni d'ailes rappelant celles des oiseaux.

Dans la nuit du 8 au 9 août 1896, des averses violentes ont balayé le pays, chassant la chaleur étouffante. Le vent frais a repoussé les derniers nuages à l'horizon. Vers midi, Otto Lilienthal charge son planeur sur la voiture hippomobile et se dirige vers le Gollenberg non loin de la ville de Rhinow, à l'ouest de Berlin. Arrivé au sommet, il prépare son appareil pour l'envol. Il s'agit d'une très belle construction en tiges de bambou, recouvertes de toile cirée. Depuis six ans, Lilienthal a développé toutes

**«Les cigognes
sont mes maîtres»**

sortes de machines volantes, à bord desquelles il a déjà réalisé 2000 vols planés. «Les cigognes sont mes maîtres», a-t-il pour habitude de dire. A présent, le vent a forci. Les oiseaux planent en dessinant des cercles dans les ascendances. Après avoir parcouru quelques mètres, le pilote décolle. Soudain, il est pris dans une rafale. Le planeur bascule à gauche. Malgré des tentatives désespérées

pour le redresser, Lilienthal fait une chute de cent mètres et reste inanimé au sol. Transporté à Berlin, il meurt le lendemain à l'hôpital.

**Le premier vol motorisé
inspire de nombreux
constructeurs**

Le pilote se tient à plat ventre sur le plan de sustentation inférieur de son biplan. Devant lui s'étendent les dunes et les bancs de sable de la côte atlantique, au sud du village de pêcheurs de Kitty Hawk. Nous sommes le jeudi 17 décembre 1903 à dix heures et demie du matin. Orville Wright fait tourner le moteur de 12 CV à plein régime puis desserre le boulon d'amarrage. Le Wright-Flyer n° 3 accélère sur la rampe de décollage en bois, s'élève dans les airs et vole pendant douze longues secondes, avant de se poser doucement dans le sable 70 mètres plus loin. Ce premier vol motorisé de l'histoire va inciter de nombreux constructeurs des deux côtés de l'Atlantique à tenter l'assemblage de

Le 25 juillet 1909, Louis Blériot traverse la Manche à bord de son monoplan.



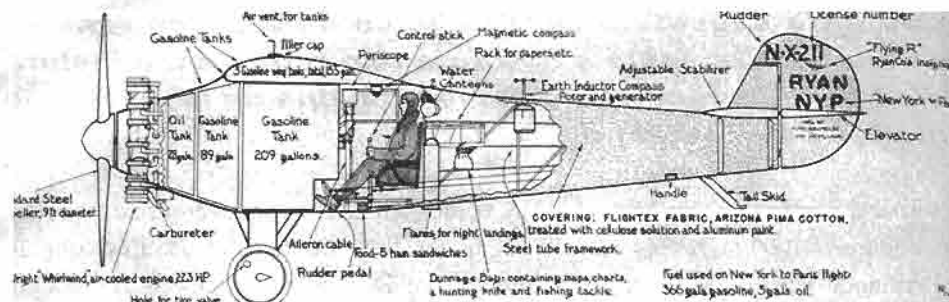
machines les plus diverses, à l'allure souvent bien étrange; cependant, peu d'entre eux parviendront à faire décoller leur caisse volante. Or, les armées n'ont pas tardé à reconnaître l'intérêt et les avantages que pouvaient présenter les avions lors d'opérations militaires: d'innombrables modèles, toujours plus performants, ont été mis au point à cette fin, et produits en grande série.

Blériot le prix du Daily Mail, doté de mille livres.

L'évolution fulgurante de l'aviation a incité les pilotes à tenter sans cesse de nouveaux exploits et records. Le 20 mai 1927, peu avant huit heures du matin, Charles Lindbergh quitte Long Island à bord du Spirit of St. Louis pour la première traversée de l'Atlantique. Après plus de 33 heures de vol



Amelia Earhart, disparue en 1937 pendant son vol au-dessus du Pacifique.



Charles Lindbergh réussit le premier vol transatlantique à bord de son monoplan Ryan «Spirit of St. Louis».

Le 25 juillet 1909 à quatre heures du matin, Louis Blériot accélère à fond sur la piste engazonnée et cahoteuse. Son petit monoplan quitte le sol, s'élève dans le ciel encore sombre au-dessus de la Manche et se dirige vers l'Angleterre. La visibilité est exécrable et Blériot doit sans cesse esquivé des nuages poussés vers la côte

dans des conditions météorologiques difficiles, il se pose à l'aéroport du Bourget à Paris. Dix ans plus tard, le 1er juin 1937, Amélia Earhart, la pilote la plus célèbre de son temps, s'installe dans son nouveau bimoteur Lockheed 10E Electra pour entamer son vol autour du monde. Ce voyage extraordinaire la mène vers l'est, de la Californie à la Nouvelle-Guinée à l'autre bout de la terre, en un mois seulement. Le 2 juillet, à minuit exactement heure légale, elle pousse à fond la manette des gaz de ses deux moteurs en étoile pour commencer l'étape la plus longue et la plus risquée de son périple: 4000 km au-dessus du Pacifique jusqu'à la minuscule île de Howard. Dix-neuf heures plus tard, le chalutier Itasca, à l'ancre près de l'île, reçoit un message radio: «KHAQQ appelle Itasca. Nous devons être au-dessus de vous, mais ne vous voyons pas. Nous n'avons presque plus de carburant...» Amelia et son Lockheed n'arriveront jamais à destination.

Le fondateur de la Garde aérienne suisse de sauvetage, Rudolf Bucher, a su mettre à profit les avantages de l'aviation. Il a développé des idées

révolutionnaires pour secourir les personnes en détresse de manière rapide et efficace. En 1952, à l'occasion de la création de la Rega, il tenait déjà un concept détaillé de sauvetage et d'assistance médicale par les airs.

Des pionniers tels que Hermann Geiger atterrissaient sur des glaciers et des champs de neige pour secourir les blessés

Une première mondiale. Des pionniers tels que Hermann Geiger atterrissaient sur des glaciers et des champs de neige pour transporter des blessés. Plus tard, la Rega a fait l'acquisition d'avions plus grands et performants



Hermann Geiger et son avion sur un glacier.

permettant de rapatrier des personnes malades ou accidentées. Aujourd'hui, les avions ambulance de la Rega interviennent dans le monde entier. Mais ce qui pour nous tient presque de l'évidence n'aurait jamais été possible sans le courage et les exploits des pionniers de l'aviation.

Hansjürg Moser

Au bout d'une demi-heure, il aperçoit les falaises blanches de la côte anglaise

par le vent du nord-ouest. Tient-il encore le cap? Derrière lui, la France disparaît dans le brouillard. Là où il va, eau et terre ne font plus qu'un. Le moteur ne risque-t-il pas de surchauffer et de rendre l'âme? Blériot vire à droite. Trois cents mètres plus bas, il distingue une armada de bateaux avançant tous dans la même direction. Leur but doit être Douvres. Il corrige son cap. Peu après, de grosses gouttes de pluie viennent rafraîchir le fuselage. Au bout d'une petite demi-heure, il aperçoit les falaises crayeuses de la côte anglaise, et à 5 h 12, il atterrit près du Château de Douvres. Ce vol, sensationnel pour l'époque, vaut à