

Chronique aérospatiale

2 juillet 1919, le dirigeable britannique R34 entame la traversée de l'Atlantique

Une copie du Zeppelin

En 1916, un Zeppelin allemand est contraint à un atterrissage d'urgence dans l'Essex. Les ingénieurs anglais profitent de cette aubaine pour étudier la structure de ce dirigeable qui vient régulièrement bombarder Londres. En novembre 1916, le gouvernement britannique ordonne la construction de trois copies. Le constructeur Armstrong Whitworth est chargé de développer les dirigeables R33 et R35 tandis que la firme William Beardmore & Co Ltd construit le R34. Ces dirigeables sont alors destinés à la Royal Navy pour la surveillance côtière et pour le renseignement.

Le R34, dirigeable anglais

Le premier vol du R34 débute le 14 mars 1919. Ce dirigeable, qui mesure 200 mètres de long, est composé d'un squelette de poutres d'aluminium

qui supporte une toile qui forme un volume de 56 000 m³. À l'intérieur de cette enveloppe, des cellules étanches, les ballonnets, contiennent l'hydrogène nécessaire à la sustentation. Cet engin est équipé de quatre nacelles qui supportent les moteurs pour propulser le dirigeable à une vitesse de 74 km/h. La nacelle centrale, plus vaste, reçoit le poste de pilotage et l'équipage.

Le R34 est positionné en Écosse sur la base d'East Fortune. Mais avec la fin du conflit, les dirigeables perdent de leur importance stratégique. L'état-major décide de recycler cet aéronef pour une opération prestigieuse : la traversée de l'Atlantique. Pour cela, le ballon est modifié pour accueillir des passagers. À l'intérieur de la structure, des hamacs sont disposés, la nacelle centrale est transformée en mess tandis qu'une plaque soudée sur l'échappement permet de réchauffer les repas. Au mois de juin 1919, un vol d'essai de 56 heures au-dessus de la Baltique valide l'endurance du dirigeable.

La traversée de l'Atlantique

Le 2 juillet 1919, le commandant George Herbert Scott ordonne le décollage du dirigeable depuis la base écossaise d'East Fortune. À son bord se trouvent 26 membres d'équipage, le général Edward Maitland, les commandants John Edward Pritchard et Zachary Lansdowne.

Le 6 juillet 1919, l'aérostat arrive près des côtes américaines et cherche à se poser à Mineola, non loin de New York. À son arrivée au-dessus du terrain, les Américains ne savent pas comment arrimer le dirigeable et le commandant Pritchard doit sauter en parachute pour donner des instructions.

Avec 108 heures et 12 minutes de voyage, le dirigeable anglais bat le record de durée de vol. Le 10 juillet, le R34 redécolle pour l'Europe et, poussé par des vents favorables, atteint les côtes anglaises le 13 juillet.

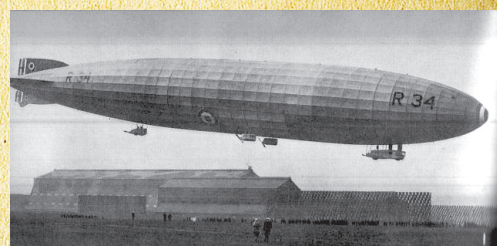
En ce début de siècle marqué par l'essor de l'aviation, les Anglais dominent les exploits transatlantiques puisque ce vol succède à celui du 15 juin 1919 où les pilotes John Alcock et Arthur Whitten Brown à bord d'un Vickers Vimy ont traversé l'Atlantique nord entre Terre-Neuve et l'Irlande.

Sous la direction de Marie-Catherine Villatoux, docteur et agrégée en histoire, enseignant-chercheur au CReA
Adjutant-chef Jean-Paul Talimi, rédacteur au CERPA

Centre Études Réserves et Partenariats de l'Armée de l'air – Section rédaction

1 place Joffre 75700 Paris SP 07 – Tél : 01 44 42 80 81

cesa@armeedelair.com



Le R 34 lors de son atterrissage à Mineola (New York) le 6 juillet 1919

