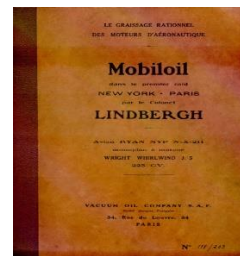


## Lindbergh et Mobiloil

En déménageant le bureau de 3AM au stade de Rueil, j'ai trouvé un livre numéroté, donc assez rare : « Mobiloil dans le premier raid New York – Paris par le colonel Lindbergh ».

Lors de la traversée historique de l'Atlantique de Charles Lindbergh en mai 1927, le lubrifiant utilisé par son avion baptisé « Spirit of St Louis » était la Gargoyle Mobiloil B.

Le livre comporte quelques photos, le rapport établi par VERITAS sur la vidange des réservoirs et les analyses d'échantillon d'huile, le schéma de circulation d'huile de l'avion, le schéma de la planche de bord ainsi que des messages de remerciement à la Vacuum Oil Company.



Je me suis donc replongé dans ce qui fut l'un des plus grands exploits du 20ème siècle.

Le 21 mai 1927, dans la soirée, en provenance de New-York, Charles Lindbergh, âgé de seulement 25 ans, se pose au Bourget à l'issue d'un vol sans escale de 33 heures et 30 minutes. Une foule délirante de plusieurs dizaines de milliers de personnes accueille Lindbergh et il fallut protéger le « Spirit of St Louis » contre des spectateurs voulant ramener une pièce de l'avion en souvenir !

Début 1927, ayant enfin obtenu le financement pour son projet, Lindbergh se rend à San Diégo et fait construire un monoplan Ryan NYP ; il s'implique beaucoup dans la construction de l'avion.



Il faut placer l'énorme réservoir de carburant au centre de poussée de l'avion ; le poste de pilotage situé derrière ce réservoir ne bénéficie pas d'une visibilité frontale, d'où l'utilisation d'un périscope au décollage et à l'atterrissage.

Lors de son séjour à San Diégo, Lindbergh a aussi préparé sa trajectoire, en assemblant des cartes et en reportant tous les points de changement de cap à effectuer pour suivre le grand cercle correspondant à la route la plus courte entre New-York et Paris. Toute autre trajectoire, en particulier la trajectoire loxodromique (à cap compas constant) aurait dépassé le rayon d'action du « Spirit of St Louis ».

Parti le 10 mai 1927 de San Diégo pour New-York, Lindbergh a commencé par battre le record de vitesse de traversée des Etats Unis. Puis, le mauvais temps retarde son départ pour la France. Le 20 mai à l'aube, Lindbergh démarre son vol en solo, sans radio et sans navigateur, contrairement à Nungesser et Coli disparus 15 jours auparavant sur le même trajet, mais en sens inverse.

Alors que la nuit tombait sur l'Atlantique, le temps qui devait être beau se gâta rapidement : brouillard, vent et pluie, puis vint le verglas. Lors du récit de sa traversée, Lindbergh raconte que pour éviter les plus gros nuages, il dut monter à 3000 mètres d'altitude avant de redescendre parfois jusqu'à 30 mètres au-dessus des vagues. La tempête ne cessa qu'après une nuit extrêmement difficile.



Le 21 mai, en milieu d'après-midi, grâce à une navigation parfaite, Lindbergh atteint l'Irlande à seulement 3 milles du point qu'il s'était fixé. Le reste du trajet, survol de l'Angleterre, franchissement de la Manche, puis suivi de la Seine fut relativement simple.

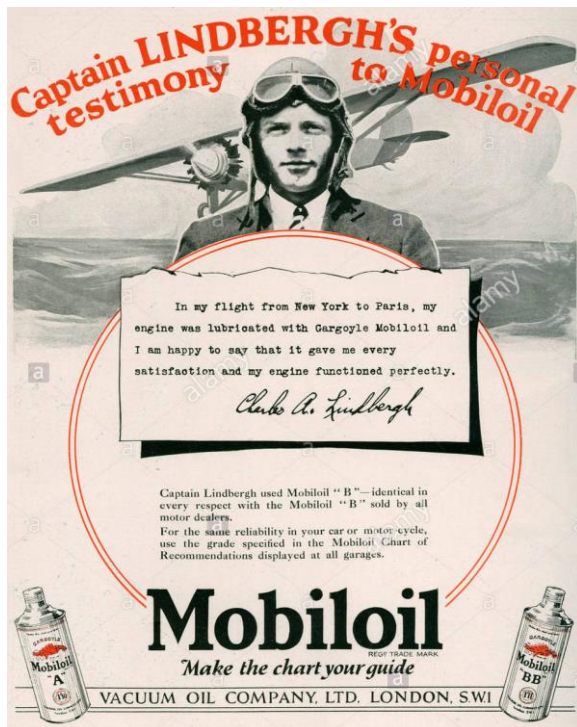
Il atterrit au Bourget à 22 heures 22, totalement épuisé, après avoir parcouru une distance d'environ 6 000 kilomètres.



Pour réaliser cet exploit, Lindbergh a cumulé une somme de qualités hors du commun : sens des affaires, construction aéronautique, pilotage et navigation, sens de la publicité, etc.

Sa biographie est toutefois contrastée : fermement opposé à l'entrée en guerre des Etats-Unis, il adopte une position controversée face à l'Allemagne nazie. Néanmoins, après Pearl Harbor, il soutient l'effort de guerre et participe activement à des missions de combat dans le Pacifique.

Revenons sur le livre « Mobiloil dans le premier raid New York – Paris par le colonel Lindbergh » :



Un document du bureau Veritas donne des informations sur la vidange des réservoirs, ce qui permet de déterminer la consommation :

- 1 385 litres d'essence ; le réservoir contenait 322 litres à l'arrivée
- 18,70 litres d'huile Gargoyle Mobiloil B ; il restait 57 litres à l'arrivée

L'inspection menée par Veritas souligne le parfait état de propreté de la crépine d'huile du moteur. Les 18 bougies ont été démontées et remontées sans nettoyage.

On trouve également des lettres de remerciement à Mr Pagny, ingénieur chez Vacuum Oil Company, pour avoir aidé le capitaine Lindbergh et surtout un mot très élogieux vis-à-vis de la Gargoyle Mobiloil signé par Charles Lindbergh.

Au matin du lundi 23 mai 1927, dans un hangar de la Compagnie Internationale de Navigation Aérienne, le colonel Lindbergh examine avec un soin minutieux le moteur du « Spirit of St Louis ». Il constate qu'un graisseur d'axe de culbuteur a disparu, emporté sans doute par un collectionneur de « souvenirs ».

C'est la première visite au Bourget du pilote après son atterrissage historique l'avant-veille.

