

CODOS ET ROSSI ENTRE L'EUROPE ET L'AMÉRIQUE

LES RECORDS DE CODOS ET ROSSI

UN million de francs devait récompenser l'équipage et le constructeur de l'avion français qui battraient le record du monde de la distance.

Le million, Codos et Rossi l'ont conquis du 5 au 7 août 1933, par leur vol prodigieux, — record du monde de distance en ligne droite, — de New-York à Rayak, en Syrie, soit 9104 kilomètres en ligne droite et 9106 kilomètres en ligne brisée, — ce qui n'est pas destiné à encourager les zigzags!

Hélas! sur ce million, il n'est revenu que des miettes au glorieux équipage, car les frais du constructeur dépassaient de loin cette somme.

Comme récompense, Codos et Rossi obtinrent le grade supérieur dans l'armée.

Les deux pilotes étaient partis pour New-York où ils avaient attendu le temps favorable. S'élancer pour une randonnée semblable avec la charge plus que complète, en s'offrant comme lever de rideau la traversée de l'Atlantique, n'était pas précisément jeu d'enfant. Réussir avec une précision mathématique, survoler Paris par raffinement alors qu'on est déjà exténué et continuer encore à totaliser des kilomètres, voilà qui mérite l'admiration universelle.

Si j'ai tenu à insister sur ce point, c'était afin de vous montrer le grand cœur de nos pilotes de ligne, dont Codos est un des plus estimés.

Codos, pilote commercial, — mais peu commerçant, — aussi bien que Rossi, pilote militaire, n'avaient en vue aucun intérêt matériel, ce qui prouve que s'il existe encore quelque idéal, c'est chez de tels héros qu'on est sûr de le rencontrer.

Au lendemain de son record du monde New-York-Rayak, Codos reprit son costume d'aviateur de ligne, ses fonctions de chef-pilote adjoint et, chaque jour, accomplit son travail ingrat, partant et arrivant à l'heure fixée quel que soit le temps.

Car il est à remarquer que les aviateurs de ligne ayant réussi un grand raid abandonnent rarement leur métier. Après les réceptions et les banquets, ils reprennent leur poste. Ce qu'ils ont fait, ils l'ont tenté dans l'espoir de trouver un meilleur matériel dont bénéficiera dans un avenir plus ou moins proche l'aviation commerciale. Ils se soucient peu des honneurs, ils n'ont en vue que le progrès.

Paul Codos et Maurice Rossi sont deux forces de la nature, véritables phénomènes d'endurance. Pour voler de New-York à Rayak, ils tinrent pendant 55 heures 25. Commencer le record par la traversée de l'Atlantique est un raffinement de grand champion. Dire : « Nous franchirons l'Océan d'Halifax à Cherbourg en 31 heures », lutter pendant cinq heures contre une terrible tempête, sans pouvoir même distinguer les extrémités de l'aile, ne pas apercevoir l'eau un seul instant et arriver exactement au-dessus de Cherbourg est une virtuosité qui prouve la valeur de l'équipage.

On s'était enthousiasmé lorsque les Américains Boardman et Polando, volant de New-York à Stamboul, avaient battu avec 8065 kilomètres, en 1931, le record de Costes et Bellonte. Ensuite, avec 8544 kilomètres, les Anglais Gayford et Nicholetts avaient inscrit leurs noms au palmarès, mais une ombre planait : le Cap, but de la randonnée, avait été manqué de quelques centaines de kilomètres.

Codos et Rossi partirent en déclarant qu'ils espéraient atteindre l'Asie. Ils tinrent parole, battant l'ancien record de plus de 500 kilomètres. Tous admirèrent. Tous... sauf les triomphateurs : dès leur atterrissage, ils émirent des regrets :

« C'est navrant ! Avec cet avion, ce moteur, sans le mauvais temps de la traversée, déclara Codos, nous aurions pu dépasser les 10 000 kilomètres. »

Et Rossi ajouta :

« Tant pis, mais si un équipage étranger nous bat, nous recommencerons. »

Avoir souffert pendant deux jours et demi et songer déjà au prochain départ, quelle force de résistance ! Comme les concurrents tardaient à se mettre sur les rangs, les recordmen voulurent

essayer de se battre eux-mêmes. C'est ainsi que les 27 et 28 mai 1934, après avoir réussi New-York-Paris comme hors-d'œuvre, si l'on peut dire, ils tentèrent de s'attaquer au Paris-New-York, que Costes et Bellonte avaient été les seuls à accomplir. Mais ils désiraient pousser plus loin et voler jusqu'à la côte du Pacifique. Les conditions atmosphériques s'y opposèrent et, à partir de l'arrivée au-dessus de l'Atlantique, s'efforcèrent de multiplier les obstacles pour empêcher l'équipage de continuer. Celui-ci, avec un héroïsme invraisemblable, s'attendant sans cesse à voir l'avion se briser en l'air, ne voulut pas s'avouer vaincu et, quoique volant à l'extrême ralenti, poussa jusqu'à New-York, où il arriva et se posa. Le record n'avait pas été mis en danger, mais 5 954 kilomètres avaient été néanmoins couverts en 38 heures 28.

A leur atterrissage à New-York, plus de mille personnes attendaient les aviateurs français. Ceux-ci, exténués par la lutte sans merci qu'ils venaient de livrer aux éléments, angoissés par les inquiétudes que leur avait données leur appareil, assourdis par le fracas du moteur, semblaient à bout de forces. Mais ils se ressaisirent vite, tandis que les opérateurs de cinéma et les photographes les entouraient.

Au micro, ce supplice moderne qui oblige les gens les plus intelligents à passer pour des niais puisqu'il les prend au moment où ils ne sont pas encore remis de leur effort, Rossi se contenta de déclarer :

« Le voyage a été très intéressant. »

Codos ajouta :

« Très intéressant, mais plutôt fatigant. »

Et Rossi conclut :

« Nous sommes heureux d'être aux États-Unis, mais déçus d'être à New-York, alors que notre objectif était la Californie. »

Reposés, ils donnèrent des explications plus complètes sur leur arrêt involontaire :

« Nous étions capables d'atteindre San Diego et nous en avons la certitude en arrivant à la côte américaine; mais là le temps nous fut subitement contraire et il employa tous les procédés pour tâcher de nous faire abandonner.

« Puis la malchance collabora avec lui : nous avons eu des difficultés avec la circulation d'huile,

ensuite avec notre T. S. F.; mais ce qui nous a le plus alertés, ce sont les vibrations des ailes, qui ne cessèrent pas de s'aggraver. Elles ne tenaient pas à la conformation de l'avion, cet avion avec lequel nous avons totalisé tant de kilomètres et tant d'heures de vol et qui ne demande qu'à continuer, elles étaient causées par les tourmentes, les tempêtes que nous traversions.

« Arrivés au-dessus du terrain de New-York, le cœur plein de tristesse, nous avons dû vider nos réservoirs des 3000 litres d'essence qui nous restaient et qui nous suffisaient amplement pour atteindre la Californie.

« Néanmoins, malgré notre déconvenue, nous avons la satisfaction de penser que, partis de Paris hier dimanche, nous sommes à New-York aujourd'hui lundi. Or, seuls, dans ce sens, Costes et Bellonte peuvent se flatter d'en avoir fait autant. »

Tandis que Codos et Rossi survolaient le territoire américain, le général Denain, ministre de l'Air, envoyait à l'attaché de l'Air français à Washington un câblogramme l'informant que Codos était promu commandeur de la Légion d'honneur et Rossi capitaine.

Si ces exploits sont les plus marquants, ils ne sont pas les seuls de la carrière de Codos et Rossi.

Codos, né le 1^{er} mai 1896, s'engagea le 9 septembre 1914 et fut versé dans l'artillerie de campagne, où il fut blessé. Il reçut la croix de guerre à Verdun. A la fin de 1917, il entra dans l'aviation et fut breveté en janvier 1918. En juin 1920, il appartient à la Compagnie des Messageries Aériennes pour convoyer des Breguet 14 de Paris à Casablanca. En 1921, il pilota sur la ligne Bordeaux-Toulouse-Montpellier et, l'année suivante, sur Alger-Biskra-Touggourt.

A cette époque, le matériel d'infortune était usé, rafistolé, impuissant. Un jour, à Biskra, l'avion de Codos s'effrita littéralement. On releva le pilote bien mal en point : la figure n'était plus qu'une plaie, la jambe droite était brisée, sans oublier maintes autres contusions. On crut que, s'il échappait au trépas, le malheureux resterait estropié. Grâce à sa constitution rappelant celle de Nungesser, Codos, après trois mois d'hôpital, revint aussi robuste, ardent et alerte que par le passé.

Il fit des meetings de propagande et passa à l'« Air-Union », qu'il n'abandonna que pour l'« Air-France », compagnie unique groupant toutes les autres lignes. Il réussit les premiers services réguliers nocturnes sur Paris-Londres en 1926 et Londres-Marseille en 1927.

Ce qui ne l'empêcha pas, à ses moments de loisir, d'accomplir des performances, de battre des records et de remporter des victoires. En 1926, il gagna le rallye aérien national, couvrant 810 kilomètres en 6 heures, escales comprises, avec 21 passagers.

En compagnie de Costes, il établit six records du monde en 1928 et 1930 : le 15 décembre 1929, record de distance en circuit fermé (8 029 kilomètres 440) ; le 17 janvier 1930, trois records (distance, durée, vitesse) avec 500 kilos de charge ; le 15 février 1930, toujours sur le même Breguet, deux records avec 1 000 kilos de charge.

Dans une tentative contre le record de distance en ligne droite, Codos eut une panne au-dessus des forêts d'Allemagne et les « vide-vite », destinés à évacuer instantanément l'essence, refusèrent de fonctionner. Le pilote s'en tira sans incident, grâce à son habileté.

Une autre fois, avec Costes et Bellonte, au départ du Bourget, dans la nuit, une manette s'est fermée. La panne encore avec la charge complète, et l'avion va s'écraser sur la voie ferrée de Noisy-le-Sec, aussitôt après le passage d'un rapide : quelques secondes plus tôt, c'était la catastrophe !

Accompagné du regretté Robida, Codos accomplit le voyage Paris-Hanoï en battant le record de vitesse sur le trajet du retour : 3 jours 4 heures 55 minutes.

Tel est Paul Codos, qui s'étonne quand on le félicite. Pour lui, ce qu'il fait est naturel. Du moment qu'il aime l'aviation, il ne conçoit pas qu'il puisse accomplir quoi que ce soit en dehors d'elle. Il la sert de toute sa foi, de toutes ses forces.

« Et s'il n'en était pas ainsi, dit-il, je serais le dernier des ingrats, car je lui dois tout. »

Il faut reconnaître que l'aviation doit beaucoup à ce champion qui, lors de son départ pour Paris-New-York, comptait déjà plus de 6 500 heures de vol.

Maurice Rossi est digne de son compagnon. Né en 1901, près de Constantine, il s'engagea en 1919 et passa bientôt son brevet de pilote.

Dès 1926, il commença à se signaler par des liaisons sans escale de capitale à capitale avec le capitaine Rignot : Paris-Lisbonne et retour, Paris-Athènes, suivies de Casablanca-Paris et d'un tour de France de 3 600 kilomètres en 30 heures.

Avec le regretté Le Brix, il tenta un raid vers l'Indochine ; mais, panne sèche en Birmanie, la

ensuite avec notre T. S. F.; mais ce qui nous a le plus alertés, ce sont les vibrations des ailes, qui ne cessèrent pas de s'aggraver. Elles ne tenaient pas à la conformation de l'avion, cet avion avec lequel nous avons totalisé tant de kilomètres et tant d'heures de vol et qui ne demande qu'à continuer, elles étaient causées par les tourmentes, les tempêtes que nous traversions.

« Arrivés au-dessus du terrain de New-York, le cœur plein de tristesse, nous avons dû vider nos réservoirs des 3000 litres d'essence qui nous restaient et qui nous suffisaient amplement pour atteindre la Californie.

« Néanmoins, malgré notre déconvenue, nous avons la satisfaction de penser que, partis de Paris hier dimanche, nous sommes à New-York aujourd'hui lundi. Or, seuls, dans ce sens, Costes et Bellonte peuvent se flatter d'en avoir fait autant. »

Tandis que Codos et Rossi survolaient le territoire américain, le général Denain, ministre de l'Air, envoyait à l'attaché de l'Air français à Washington un câblogramme l'informant que Codos était promu commandeur de la Légion d'honneur et Rossi capitaine.

Si ces exploits sont les plus marquants, ils ne sont pas les seuls de la carrière de Codos et Rossi.

Codos, né le 1^{er} mai 1896, s'engagea le 9 septembre 1914 et fut versé dans l'artillerie de campagne, où il fut blessé. Il reçut la croix de guerre à Verdun. A la fin de 1917, il entra dans l'aviation et fut breveté en janvier 1918. En juin 1920, il appartient à la Compagnie des Messageries Aériennes pour convoyer des Breguet 14 de Paris à Casablanca. En 1921, il pilota sur la ligne Bordeaux-Toulouse-Montpellier et, l'année suivante, sur Alger-Biskra-Touggourt.

A cette époque, le matériel d'infortune était usé, rafistolé, impuissant. Un jour, à Biskra, l'avion de Codos s'effrita littéralement. On releva le pilote bien mal en point : la figure n'était plus qu'une plaie, la jambe droite était brisée, sans oublier maintes autres contusions. On crut que, s'il échappait au trépas, le malheureux resterait estropié. Grâce à sa constitution rappelant celle de Nungesser, Codos, après trois mois d'hôpital, revint aussi robuste, ardent et alerte que par le passé.


Il fit des meetings de propagande et passa à l'« Air-Union », qu'il n'abandonna que pour l'« Air-France », compagnie unique groupant toutes les autres lignes. Il réussit les premiers services réguliers nocturnes sur Paris-Londres en 1926 et Londres-Marseille en 1927.

nuit, descente en parachute : il fut grièvement blessé. Guéri, il fit équipe avec Bossoutrot pour s'attaquer aux records de durée et de distance en circuit fermé.

Onze vols varièrent entre 25 et 75 heures sur le Blériot des vols New-York-Rayak et Paris-New-York. Au cours de l'un d'eux, le record du monde de durée fut battu avec 75 heures 23 minutes (26 février-1^{er} mars 1931), puis ce fut le record du monde de distance avec 10601 kilomètres 480 (23-26 mars 1932).

Enfin, Rossi demanda à collaborer avec Codos. Et l'on sait ce qu'a donné l'union de ces deux athlètes ailés qui, dès qu'ils viennent d'accomplir un exploit, ne songent qu'à en entreprendre un autre toujours sur leur fidèle Blériot-Hispano, celui de Bossoutrot et Rossi avant d'être devenu celui de Codos et Rossi.

Le 16 février 1935, puisque nul ne songeait à leur ravir leur record du monde, ils tentèrent de se battre eux-mêmes sur le parcours Istres-Buenos-Aires. Mais après plus de 24 heures de vol, entre les îles du Cap-Vert et le rocher de Saint-Paul, ils eurent des difficultés avec leur distribution d'huile. Ils firent demi-tour et, pendant les 800 kilomètres qui les séparaient de Porto-Praya, provoquèrent bien des inquiétudes au monde anxieux. Ils réussirent à venir se poser, sans incident, après avoir failli disparaître dans les flots.



**GRANDS
RAIDS**

D'AVIONS

Par Jacques MORTANE

MAME

ILLUSTRATIONS DE

Geo Ham