

Histoire Québec

Von Gronau à Longueuil, en 1932

Michel Pratt

Les défis de l'Atlantique
Volume 7, numéro 3, février 2002

URI : id.erudit.org/iderudit/11455ac

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Les Éditions Histoire Québec and La Fédération Histoire Québec

ISSN 1201-4710 (imprimé)
1923-2101 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Pratt, M. (2002). Von Gronau à Longueuil, en 1932. *Histoire Québec*, 7(3), 14–14.

Tous droits réservés © La Fédération des sociétés d'histoire du Québec, 2002

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne. [<https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/>]



Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche. www.erudit.org

Von Gronau à Longueuil, en 1932

PAR MICHEL PRATT
Tiré de l'Atlas historique

En 1927, Charles Lindberg à bord de son *Spirit of St. Louis* accomplit un exploit remarquable en traversant, en solo, l'Atlantique à bord d'un appareil Ryan, doté d'un moteur Wright-Whirlwind développant une puissance maximale de 230 chevaux-vapeur. Clarence Chamberlain et Charles Levine, à bord du *Columbia*, un appareil Bellanca, répétèrent l'exploit. Puis ce fut au tour de Byrd à bord de l'*America*, un modèle Fokker. La traversée en équipe avait été faite, en 1919, par Alcock et Brown. Il fallut attendre 1930 pour que les Français Costes et Bellonte accomplissent l'exploit dans le sens inverse c'est-à-dire de Paris vers New York, à bord du *Point d'interrogation*, un Breguet XIX.

Le D-Wal de Wolfgang Von Gronau.

En 1932, le Dornier *Wal-Grönland*, piloté par un aviateur allemand de grande renommée, Wolfgang von Gronau, se pose à Longueuil.

Von Gronau reçoit d'ailleurs, cette année-là, le *Clifford B. Harmon Trophy*. Cette trophée, institué en 1926, souligne l'exploit le plus remarquable accompli par un aviateur. Ce trophée fut remis à Charles Lindbergh, en 1927. Italo Balbo qui fera la traversée d'Italie jusqu'à Longueuil le reçoit également l'année suivante. Notons que ce trophée est récupéré par le Smithsonian Institution, en 1950.

Von Gronau est né à Berlin, en 1893. Son père était un général prussien. Après avoir passé son enfance en Prusse orientale, il devient, en 1911, cadet de la marine. Lors du premier conflit mondial, il est employé sur les navires de guerre. Puis il pilote quelques avions de guerre au-dessus de la mer. Au début des années 1920, il pratique sur des avions sans mo-



Wolfgang von Gronau (1893-1977)

teur compte tenu de l'interdiction pour l'Allemagne, à cette époque, d'entretenir une aviation. À partir de 1925, il pilote à nouveau les avions motorisés. Il participe à des tournois dont il sort gagnant. En 1930, il atterrit à New York, en passant par le Labrador. Il est reçu avec les grands honneurs, car il vient d'effectuer la première traversée du nord de l'Atlantique en hydravion.

Lors de son voyage en 1932, Wolfgang von Gronau (1893-1977) est accompagné du copilote Gnerth Von Roth, du mécanicien Frantz Hach et de l'opérateur radio Fitz Albrecht.

L'équipage part du Schleswig-Holstein. Le voyage dure 36 heures entre le point de départ et l'arrivée à l'aérogare de la *Fairchild Aircraft* à Longueuil. Les aviateurs ont fait un vol direct de dix heures entre Cartwright, au Labrador, et Longueuil, soit une distance de 900 milles.

Une foule en délire s'est rassemblée sur la jetée de la *Fairchild Aircraft* pour l'accueillir.

Vers vingt heures, l'équipage est reçu avec les grands honneurs. Le ministre de la Marine canadienne, Alfred Duranleau, le président de la Commission du port de Montréal, J. A. Rainville et le maire de Longueuil, J. Brais, présentent leurs félicitations.

Plus tard, dans la soirée, l'équipage est emmené, dans une rutilante Ford, à Montréal où une foule nombreuse l'attend. Wolfgang von Gronau parle un français impeccable. Il explique à la radio de CKAC tous les détails techniques de son avion, le *Wal-Grönland*. Cet appareil a été créé par le renommé Claude Dornier (1884-1969). Le concepteur a travaillé pour la *Zeppelin Aircraft* où il a dessiné le premier avion entièrement fabriqué de métal. Dans les années 1920, il construit des hydravions. En 1929, il fabrique le *Do X*, alors le plus gros avion au monde.

Le Dornier *Wal (baleine)-Grönland* comprend deux moteurs BMW VI Triebwerk de 12 cylindres qui développent 700 ch. L'appareil consomme 270 litres d'essence à l'heure et peut atteindre une vitesse de pointe de 230 km/h. C'est un monoplane à coque métallique munie de deux grandes nageoires latérales. Les moteurs sont placés en tandem au-dessus de l'aile et actionnent des hélices à quatre pales. L'appareil peut loger de 10 à 12 personnes et voler jusqu'à un plafond d'environ 3 000 mètres.

L'aviateur cherche à démontrer que la route qu'il a prise est la plus rapide et il vient en Amérique pour tenter de trouver une nouvelle route qui relierait l'Europe au Pacifique. Son voyage le mène donc au Japon, à Shanghai, à Hong-Kong, à Manille, au Myanmar, etc. Il arrive à Rome le 9 novembre 1932 après avoir effectué plus de 60 000 km de vol.

À son retour en Allemagne, il est nommé responsable de la formation des aviateurs dont les trajets nécessitent la traversée de l'océan. De 1934 à 1938, il préside l'aéroclub d'Allemagne et est vice-président de la Fédération aéronautique internationale. Pendant la guerre, il travaille à l'ambassade allemande à Tokyo et est prisonnier de guerre de 1945 à 1947. Wolfgang von Gronau meurt en 1977. ■