

# Stockholm – New York en 1929, un vol polaire interrompu

**Serge KAHN**

**CONFÉRENCE DU 7 SEPTEMBRE 2019**

Il y a 90 ans, en cette année 1929, le capitaine suédois Albin Ahrenberg (1889-1968), as de l'aviation suédoise, appelé couramment le "Lindbergh suédois" ne cherche pas à battre un record mais à établir les possibilités d'une ligne aérienne Stockholm-New York en survolant la région polaire arctique.

La route prévue devait les conduire par la Norvège, les îles Féroé, l'Islande, le Groenland et enfin le Labrador avant d'atteindre New York.

Le financement d'une telle tentative était un problème qui se posait à tous les pilotes de cette époque. Un jour, dans la rue, Ahrenberg rencontre un de ses anciens élèves, Axel Floden. Ahrenberg lui fait part de ses soucis financiers et Floden lui répond sur le champ : « Si vous me prenez comme copilote sur votre vol, je vous donnerai les 60 000 couronnes dont vous avez besoin. » En fait, cette somme ne s'avérera pas suffisante pour le plus grand bonheur des historiens postaux.

Les fonds manquants viendront des collectionneurs et autre aérophilatélistes à travers une offre d'Uno Söderberg, le chef du tout nouveau bureau philatélique ouvert à la Poste principale de Stockholm. Il fut décidé qu'un courrier spécial serait transporté par ce vol avec un coût additionnel de 20 couronnes (affranchissement complémentaire) au bénéfice du financement du vol d'Albin Ahrenberg (fig. 1). Ce sera le premier courrier aérien Stockholm-New York.

Quelques enveloppes ordinaires sont également transportées (fig. 2). Toutes les enveloppes sont issues de deux bureaux de poste différents à Stockholm. On peut le voir sur les étiquettes de recommandation.



Figure 1 : enveloppe commémorative du vol avec affranchissement complémentaire de 20 couronnes pour financer le vol d'Albin Ahrenberg + 25 öre pour une lettre internationale jusqu'à 20 g + 20 öre pour la recommandation selon le tarif du 1er octobre 1925. L'affranchissement est donc de 20,45 kr. Étiquette de recommandation Stockholm 1.

Une des rares enveloppes signées par Albin Ahrenberg et Axel Floden.



Figure 2 : enveloppe avec affranchissement correct de 20,45 kr et étiquette de recommandation Stockholm 2.

Stockholm 1 est le bureau de poste principal en ville. P.F.F.S. signifie « Postverkets Frankoteckenexpedition För Samlare » (comptoir pour collectionneurs au bureau de poste).

Stockholm 2 est le bureau de poste dans la vieille ville. « Exp. för samlare » (comptoir pour collectionneurs).

Un petit timbre à date (7 juin 1929) de la poste de Stockholm figure à côté de l'affranchissement réalisé au moyen d'un cachet commémoratif ; sur quelques courriers, on trouve la date du 8 juin 1929.

Albin Ahrenberg, accompagné donc du lieutenant Axel Floden comme copilote et de Robert Ljunglund comme opérateur radio, ont décollé de Stockholm le dimanche 9 juin 1929 à 6 heures du matin à bord de l'hydravion Sverige, un Junkers de type W33, emportant le premier courrier officiel par avion au départ de Suède.

Après une première étape Stockholm-Bergen sans problèmes, c'est une deuxième étape Bergen-Reykjavik qui va connaître quelques péripéties.

En effet, dans l'après-midi du 9 juin, après avoir survolé les îles Féroé, ils ont rencontré des vents violents et connu une fuite de carburant. À 18 h 30, le réservoir vide, Ahrenberg doit se poser à Skaptaros, petit port sur la côte sud-est de l'Islande.

Une fois arrivés en Islande, nos aviateurs vont connaître de grandes difficultés pour voler en direction du Groenland. Ce sont des pannes de moteur à répétition.

De retour à Reykjavik, Ahrenberg décide d'attendre qu'un mécanicien de l'usine Junkers ait revu le moteur car les pannes successives étaient attribuées à un défaut dans l'alimentation du moteur. On pensait à une hélice mal équilibrée qui entraînait des vibrations importantes du moteur. On envisageait même l'idée de changer le moteur !

Ce n'est donc pas avant juillet que cette tentative de vol transatlantique pourrait se poursuivre. Mais Ahrenberg ne désespérait pas. La preuve en est qu'il va embarquer à bord un courrier additionnel de 65 enveloppes réalisées majoritairement par K. A. Hansen, correspondant islandais du magazine « The Airpost Journal », publication de l'American Air Mail Society (fig. 3). Au verso de ces enveloppes, on trouve une griffe trois lignes : « Par aviators / Ahrenberg Floden / Iceland New York ».



Figure 3 : enveloppe au tarif postal de 26,05 couronnes islandaises (kr) se décomposant ainsi :20 kr suédoises = 25,40 kr islandaises (pour le financement du vol) + 35 aur (lettre internationale) + 30 aur (recommandation) = 26,05 kr.

Le changement de moteur est effectué le 9 juillet et le lendemain, le Sverige quitte l'Islande. Cette fois, le Groenland est atteint sans autres incidents, mais à l'approche d'Iviglut, au sud de la côte occidentale du Groenland, l'avion est soudainement pris dans une violente tempête et Ahrenberg en perd le contrôle.

Le Sverige perd rapidement perdu de l'altitude mais... cet as de l'aviation suédoise réussit à reprendre le contrôle de l'avion pour enfin atteindre Iviglut.

Mais les ennuis vont continuer. Le 3 août, un essai désespéré est fait pour atteindre le Labrador, à seulement 900 km.

Ahrenberg a pu établir qu'ils étaient encore à l'est de la tempête et il a également vu que toute la côte était enveloppée de brouillard. Il était impossible de passer à travers et de faire un atterrissage en toute sécurité.

Les aviateurs décident alors de retourner au Groenland, et là, de mettre un terme à cette tentative. Le Sverige sera démonté et rapatrié en Suède par bateau.

Le courrier sera acheminé à New York également par bateau avec un timbre à date d'arrivée du 11 septembre au bureau des recommandés de New York (fig. 5).



Figure 5.

Les pilotes sont rentrés en Suède. Malgré l'interruption de ce vol, il reste d'une grande importance car cette route polaire entre le continent européen et le continent américain s'est révélée par la suite être la plus utilisée.