

LA REVUE DES VIVANTS

Directeurs : HENRY DE JOUVENEL - HENRY MALHERBE.
Secrétaire général : JEAN THEBAUD. — Rédacteur en chef : ÉMILE BREMOND

GEORGES DUHAMEL..... *Chant du Nord (I).*

LES LEÇONS DU GRAND RAID

Assolant, Lefèvre, Lotti... *L'avenir des avions transatlantiques.*

[Site personnel de François-Xavier BIBERT](#)
[Jean ASSOLLANT, pilote de l'«Oiseau Canari»](#)

Pour la première fois l'Atlantique a été traversé par un équipage français avec un appareil, un moteur et des accessoires entièrement français. Sur une distance de 5.300 kilomètres, l'« Oiseau Canari » a mis 27 heures pour voler de continent à continent. Sur une distance de 3 100 kilomètres, la traversée de Lindbergh a duré 33 h. 30 et sur une distance plus grande l'exploit de Chamberlin avait nécessité 42 heures de vol. Comme on le voit, la performance d'Assolant, Lefèvre et Lotti) marque un progrès sensible, malgré la surcharge imprévue et qui aurait pu être mortelle d'un quatrième passager. Nous sommes heureux qu'Assolant, Lefèvre et Lotti aient réservé à « LA REVUE DES VIVANTS » les importantes conclusions de leur magnifique raid.

L'avenir des Avions Transatlantiques

« Notre génération verra sûrement l'Atlantique sillonné par les navires aériens de l'avenir »

Revenons un peu en arrière.

Il nous est impossible de ne pas reporter notre pensée aux jours nostalgiques de l'an dernier où nous avons été l'objet de critiques sévères. Nous pouvons bien le dire aujourd'hui : notre

conscience ne nous reproche rien ; mais nous aurions mauvaise grâce de triompher et de traiter avec la même sévérité les railleurs et les sceptiques qui ne nous ont pas ménagés.

La raison de notre échec, dans le sens Paris-New-York, était pourtant bien simple. Nous étions prêts à partir à une époque déjà trop avancée de l'année. La belle saison finissait et le laps de temps nécessaire à l'attente méthodique d'une situation météorologique favorable était manifestement trop court. Nous avons brusqué les choses devant l'automne qui s'avavançait et nous sommes partis avec deux projets dans nos bagages : l'Atlantique Nord et l'Atlantique Sud. Quand, au large du Portugal, notre conviction s'est établie que l'Atlantique Nord était impossible, nous avons tiré nos cartes du second itinéraire et mis le cap sur Dakar. Une fuite d'essence, comme on le sait, nous arrêta à Casablanca. Tel fut notre crime. Peut-être aurions-nous dû rendre compte de la dualité de nos projets, mais notre principal désir, à l'époque, était qu'on ne s'occupe pas de nous et nous n'avons pas cru devoir faire tant de confidences.

Cette étourderie, bien minime, nous a valu l'abattage que l'on sait. Tout cela est aujourd'hui oublié, mais nous conservons une reconnaissance très vive aux rares amis qui, à l'époque, n'ont pas douté de notre volonté.

Les traversées Paris-New-York resteront toujours beaucoup plus difficiles. Les raisons de cette difficulté sont bien connues. L'Atlantique, dominé par les vents d'Ouest, est presque deux fois plus long dans le sens Europe-Amérique et l'équipage devra toujours compter sur l'action retardatrice des vents. Notre avion toutefois, était capable, dans des conditions favorables, de triompher du trajet, mais ces conditions favorables ne se sont jamais présentées l'an dernier. C'est alors que nous avons pris la décision de quitter la France et de nous préparer aux Etats-Unis à un retour aérien en 1929. Assolant et Lefèvre, rendus libres de toute obligation militaire en démissionnant de l'Armée, nous nous envolâmes vers un aérodrome anglais où l'avion fut démonté et embarqué de là pour New-York à bord d'un paquebot. Ces opérations de démontage et de remontage aux Etats-Unis ont été assez compliquées, malgré le secours très aimable que nous avons trouvé chez nos amis anglais ou américains. Lefèvre et

Assollant ne parlent pas l'anglais et la conversation avec les mécaniciens et les spécialistes n'était pas toujours facile à mener à bien.



LEFÈVRE et ASSOLLANT (1927)



BERNARD "OISEAU CANARI" 1929

Le matériel à employer pour les futures traversées

Il est certain que l'avenir verra de puissants avions multimoteurs parcourir les mers, La présence de plusieurs moteurs sera une garantie capitale de sécurité, mais cet axiome ne doit pas faire perdre de vue les vérités et les possibilités de l'heure présente. La consommation de trois moteurs est considérable et le problème est complexe- Plusieurs moteurs, ce sont aussi des chances de pannes en plus, à moins que les moteurs ne soient accessibles aux réparations en cours de vol, comme sur les dirigeables. La construction aéronautique n'en est pas encore là. Un hydravion sera aussi préférable à un avion, mais, là aussi, c'est une vue d'avenir, car les hydravions actuels ne réalisent pas des vitesses suffisantes pour l'emporter sur les vents et mettre à profit le court répit que laisse le temps sur l'Océan. Les pilotes désireux de passer l'Atlantique, dans l'état actuel du progrès technique, devront donc s'en tenir, pendant un ou deux ans encore, à la conception de la flèche rapide qui met toute sa chance dans un moteur parfait et dans sa vitesse.

A ce point de vue, notre avion était l'avion rêvé. Nous sommes l'équipage qui a traversé le plus vite, La contrepartie d'un avion très rapide, c'est la difficulté qu'il peut éprouver à enlever sa charge au départ. Il faut donc que les aéronautiques de tous les pays se préoccupent d'établir des pistes en ciment permettant le décollage en charge. La France est, croyons-nous, le seul pays qui n'ait pas encore fait cet effort, on ne sait pourquoi ! Le travail est excessivement mince et peu coûteux par rapport à l'immense bénéfice matériel et moral que valent les grands raids à un pays qui sait les organiser. On construirait sans difficulté, à Istres, à Etampes ou au Bourget, un plan incliné de 1.500 mètres qui rendrait possibles des vols à plus de 140 kilos par mètre carré de surface portante.

La composition des équipages

Nous pensons que seuls doivent entreprendre des raids transatlantiques ou des voyages de longue durée des équipages prodigieusement entraînés. Cet entraînement ne peut que

s'acquérir dans certaines unités de l'armée ou sur les lignes commerciales civiles. Nous avons eu la chance de bénéficier des unes et des autres. Au premier groupe du 34^e régiment d'aviation, pendant près de quatre années, nous avons réalisé 350 heures de vol par an. C'était presque une idée fixe du Commandant Weiss d'exiger de ses pilotes et mitrailleurs de constantes randonnées par tous les temps, à travers la France, c'est-à-dire dans les limites autorisées. C'est ainsi que nous avons relié tous les aérodromes de la métropole avec nos avions militaires de séries par des voyages qui dépassaient 3 000 kilomètres dans les 24 heures. Pendant la belle saison, nos ordres de service nous prescrivaient de partir quel que soit le temps. Ce métier, très dur nous a beaucoup servis. Puis, ce furent les longs mois sur la « Compagnie Internationale Aérienne », avec l'obligation de passer et de conduire les passagers au but, en tout état de l'atmosphère.

Nous étions donc prêts à faire l'effort nécessaire, quand notre grand ami Lotti a conçu son projet et s'est associé à nous pour le réussir.

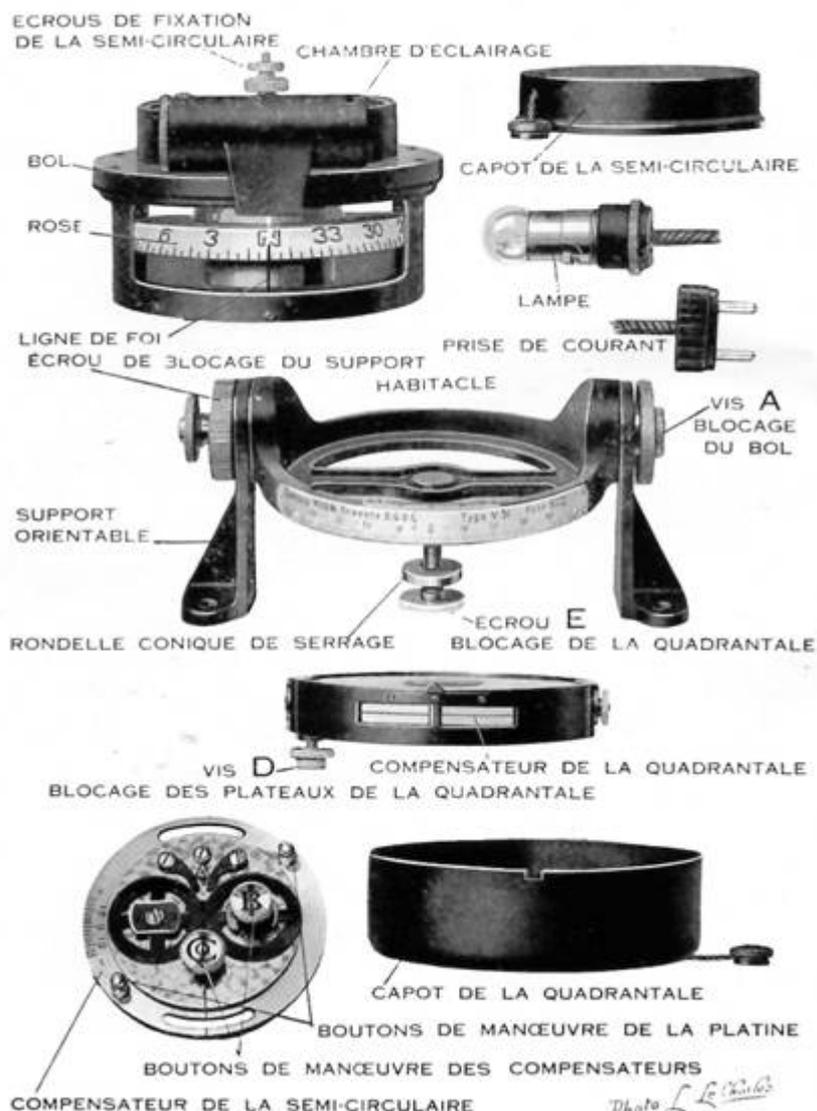
La navigation

Nous n'en sommes plus à l'époque où l'aviateur se contentait de confronter sa carte et le terrain qui s'écoule sous ses plans. A fortiori, sur l'eau, cette confrontation n'est pas possible. Des méthodes de navigation scientifique s'imposent, doublées d'une grande pratique. Les méthodes de navigation, il faut les emprunter à la Marine, sans toutefois jamais oublier qu'une passerelle et une carlingue ne sont pas la même chose et qu'un navigateur, marin consommé, peut en l'air n'être qu'un âne s'il n'est pas rompu aux exigences de la carlingue et aux servitudes très particulières du vol.

A la base de toute navigation, il y a le compas magnétique. La France possède les meilleurs compas magnétiques du monde. Nous nous sommes servis du nouveau modèle Q.S.C. 25 de M. Vion, qui atteint à la perfection. Il possède un système de compensation complet et nous n'avons pas eu de peine à réduire à 0 la courbe des déviations causées par les fers du bord. La première opération est un calcul méthodique de la route magnétique à suivre, en fonction des déclinaisons

changeantes. Un bon dérivomètre permettra de trouver le cap à suivre au compas. Cette navigation estimée devra être contrôlée par intervalle par des observations astronomiques. Si celles-ci ne sont pas encore entrées dans la pratique de l'aviation, cela tient aux difficultés de la pratique du sextant dans une carlingue très mobile et souvent très secouée. Nous avons réussi, néanmoins, à faire un point relativement exact, à plusieurs reprises, et en particulier à nous situer en latitude par une observation de la polaire, opération facile et exigeant un minimum de calculs.

**COMPAS VION, Breveté S. G. D. G.
ORIENTATION V. 31
Organes principaux détachés**



L'équipage doit être en mesure de modifier et de calculer à tout moment une route non prévue. C'est, d'ailleurs, ce que nous avons été contraints de faire. Notre cap a été modifié, à plusieurs reprises, par la rencontre de dépressions et de situations atmosphériques si pénibles que c'eut été une irrémédiable imprudence d'y pénétrer. Nous avions l'intention, au départ, d'effectuer une route très voisine de l'orthodromie, assez semblable à celle choisie par Lindbergh, mais il a fallu déchanter et s'inspirer des circonstances, quitte à faire un trajet beaucoup plus long sur l'eau. Nous savions parfaitement notre latitude en approchant des côtes d'Espagne et c'est en pleine liberté d'esprit et connaissance de cause que nous avons successivement infléchi nos routes vers le Sud.

Conclusion

Il est incontestable que la traversée de l'Atlantique demeure à l'heure actuelle, un exploit sportif, sans application pratique immédiate, mais le renouvellement, à plusieurs reprises déjà, de la traversée a engendré et développé dans les esprits cette idée que le service transocéanique régulier sera, dans l'avenir, une réalité. On aura commencé par des bolides soutenus par la foi et l'énergie des hommes, puis viendront les entreprises sûres et rationnelles. Celles-ci ne verraient jamais le jour sans les bolides qui les ont précédés. Dans un certain temps, la traversée de l'Atlantique paraîtra aussi simple que l'est aujourd'hui un voyage vers Londres. Il a fallu 20 ans pour passer du stade de Blériot traversant la Manche à celui de Lindbergh traversant l'Atlantique. Qu'est-ce que 20 ans dans l'histoire du progrès humain.

Notre génération verra sûrement l'Atlantique sillonné par les navires aériens de l'avenir. La construction d'îles flottantes, radeaux et jalons lumineux au milieu de l'immensité liquide avancerait, certes, les applications du trafic, mais elles ne sont pas indispensables et, sauf les Américains, peu de pays s'engageront dans la voie de dépenses aussi onéreuses. La sécurité est acquise aujourd'hui grâce à la perfection des moteurs comme l'Hispano, dont la régularité est sans égale. Il reste à construire des hydravions tenant la haute mer par gros

temps et pouvant emporter des postes de T.S.F. puissants, à une vitesse considérable. C'est toujours dans la vitesse que l'aviateur trouvera, sur une route météorologique aussi instable, sa meilleure garantie de sécurité.

Il est certain que les Pouvoirs Publics ne pourront pas, avant longtemps, accepter la responsabilité d'envoyer sur 6 000 kilomètres d'océan des équipages dépendant de son autorité, par humanité d'abord, par une nécessité, parfaitement légitime de ne pas prendre à sa charge des entreprises hasardeuses. Le Ministre ne pourra qu'observer une neutralité bienveillante à l'égard des futurs raids transatlantiques; mais il faut espérer que les services officiels n'iront pas plus loin dans le noble désir d'éviter des pertes. L'Amérique a connu des sacrifices douloureux sur le Pacifique et l'Atlantique ; pourtant, aucun aviateur n'a été arrêté dans l'élan qui le portait Il faut que les précurseurs, les novateurs aient le champ libre sous leur propre responsabilité. Notre vœu le plus cher est que la jeune génération de France continue à entretenir dans son cœur la passion du vol et du risque et que notre effort soit renouvelé et amélioré. A ce prix seul, l'aviation française gardera sa place dans la marche ascendante vers l'avenir.

ASSOLANT-LEFÈVRE-LOTTI.