

Il y a trente ans...

La première traversée aérienne française de l'Atlantique Nord

par René LEFÈVRE

Les 13 et 14 juin 1929 il y a juste 30 ans un équipage français, composé de Jean Assollant et René Lefèvre - 47 ans à eux deux ! - pilotant un appareil de construction entièrement française « L'Oiseau Canari » de Bernard, réalisait la traversée de l'Atlantique Nord. Et cette « grande première » française était aussi une « grande première » mondiale car pour la première fois sur l'Atlantique Nord, deux passagers « payants » avaient pris place à bord de l'appareil, l'un officiel, le Français Armand Lotti, qui avait accepté de prendre les risques financiers de cette entreprise à la seule condition d'en partager également tous les autres, l'autre, clandestin, l'Américain Arthur Schreiber, qui devait participer également aux frais du voyage en abandonnant 50 de ses droits d'auteur sur ses récits de l'aventure aux organisateurs.

René Lefèvre, l'un des héros de cet exploit qui compte parmi les plus beaux dont peut s'enorgueillir l'aviation française, a bien voulu, à l'occasion de cet anniversaire, nous donner quelques pages d'un manuscrit encore inédit : « L'odyssée de la première traversée aérienne française de l'Atlantique Nord. »

13 juin 1929

Une foule de curieux a envahi la plage d'Old-Orchard. Des milliers d'yeux nous regardent avec sympathie. Point de service d'ordre. Les gens font haie assez loin autour de l'avion pour ne pas nous gêner. A huit heures le ciel est dégagé, parfaitement clair. Les conditions météorologiques optimistes annoncées se réalisent. Nous poussons « l'Oiseau Canari » à l'extrémité de la plage. Sous les roues de l'avion nous plaçons au fur et à mesure des madriers afin d'éviter qu'il enfonce dans le sable.

Deux kilomètres de plage s'étendent devant nous : une piste rêvée, idéale, mais une jetée de dix mètres de hauteur se dresse tout au bout. C'est un sérieux obstacle.

La main d'Assollant s'abat sur le pare-brise. C'est le signal d'enlever les cales. Il tire lentement sur la manette des gaz. L'hélice tourne à toute vitesse, puis de ses deux mains il pousse sur la commande de

profondeur. L'avion vacille sur lui-même et doucement se met à rouler. Je maintiens la manette des gaz au maximum pour obtenir du moteur son plein rendement. Assollant s'accroche au volant. « L'Oiseau Canari » roule en écrasant le sable mouillé. La moitié de la piste est déjà franchie. La jetée se dresse grandissante de seconde en seconde devant nous. Terrible et menaçante elle n'est plus qu'à deux cents mètres quand Assollant amorce un virage sur la gauche et tire brutalement avec l'énergie d'un désespéré sur la commande de profondeur. « L'Oiseau Canari » subitement abandonne le sable, s'élève de quelques centimètres et rase maintenant les flots. Nous voilà au-dessus de la mer. La moindre baisse de régime du moteur, les plus petites perturbations atmosphériques et nous sommes perdus. Or nous demeurons dans une position cabrée, anormale et dangereuse : « L'Oiseau Canari » se refuse à prendre de l'altitude. Assollant ruisselle de sueur. Que faire, quelle manœuvre essayer pour amener l'appareil à gagner les quelques centaines de mètres nécessaires à notre sécurité !

Soudain, à notre stupéfaction, l'avion abandonne sa position cabrée. Assollant ramène légèrement la commande de profondeur vers l'avant et comme dans un rêve « L'Oiseau Canari » monte lentement dans le ciel.

En me retournant quel n'est pas mon ébahissement d'apercevoir à travers les couloirs séparant les réservoirs d'essence non pas le seul visage d'Armand, mais un autre, tout brun, celui d'un tout jeune homme, presque un gamin. Une rage folle m'empoigne. Mais que faire ? D'un geste impératif j'ordonne à l'inconnu de se rendre vers nous, près de la cabine de pilotage. Il ne s'agit pas de lui parler, mais d'essayer de rendre à l'avion l'équilibre que cet insensé compromet depuis le départ.

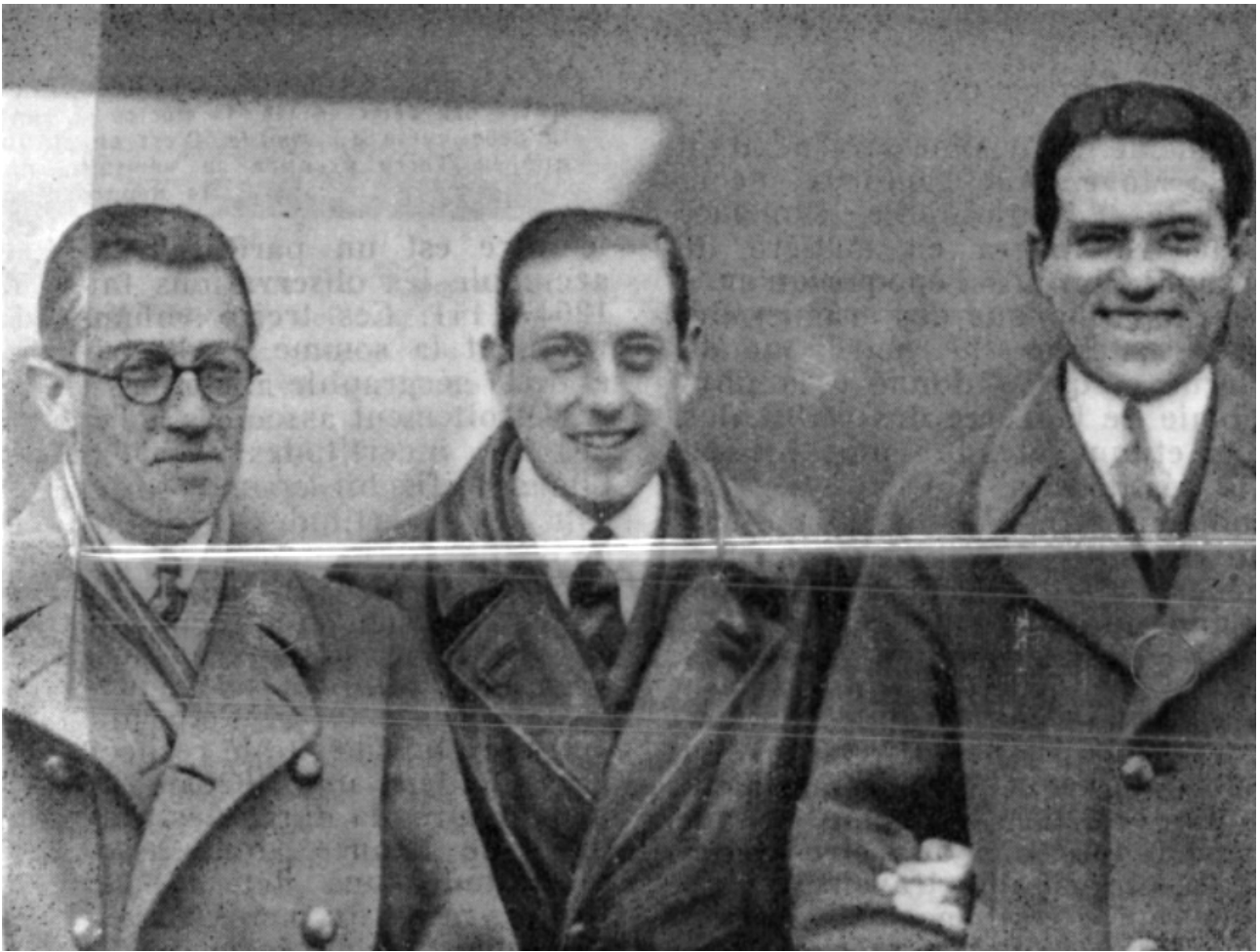
« L'Oiseau Canari », bien centré à nouveau, prend en quelques minutes cent mètres d'altitude. Le moteur toujours plein gaz tourne allégrement.

Assollant se rend compte du mauvais tour que nous a joué ce resquilleur.

- « Ce crétin, passe-le par la porte. Et vite ! » me crie t-il !

Si cet inconnu nous était apparu au cours des hallucinantes minutes du décollage peut-être l'aurions-nous sans scrupule jeté dehors. Son imprudence avait failli provoquer un accident qui aurait pu être fatal.

- Va parler un peu à ce type, me demande Assollant.



L'équipage de L'OISEAU CANARI : Armand LOTTI, Jean ASSOLANT et René LEFÈVRE

Lotti avait tiré à lui le passager clandestin. Il l'avait empoigné par son blouson de cuir et le questionnait. Face au jeune homme tout pâle, Lotti m'apprend.

- Il s'était caché là, derrière les cloisons de la queue. Son nom est Arthur Schreiber. Pendant que nous étions accaparés par les journalistes il s'est glissé dans l'appareil. Il prétend qu'il a fait ça pour gagner un pari. A deux camarades ils s'étaient promis de traverser l'Atlantique.

Le gamin en s'installant dans la queue avait compromis notre décollage et il s'en fallait d'un rien qu'avec ses pieds, il ne bloque les gouvernes.

Schreiber que Lotti a furieusement sermonné s'effondre en sanglots.

- Je ne savais pas, dit-il. C'est la première fois que je monte en avion !

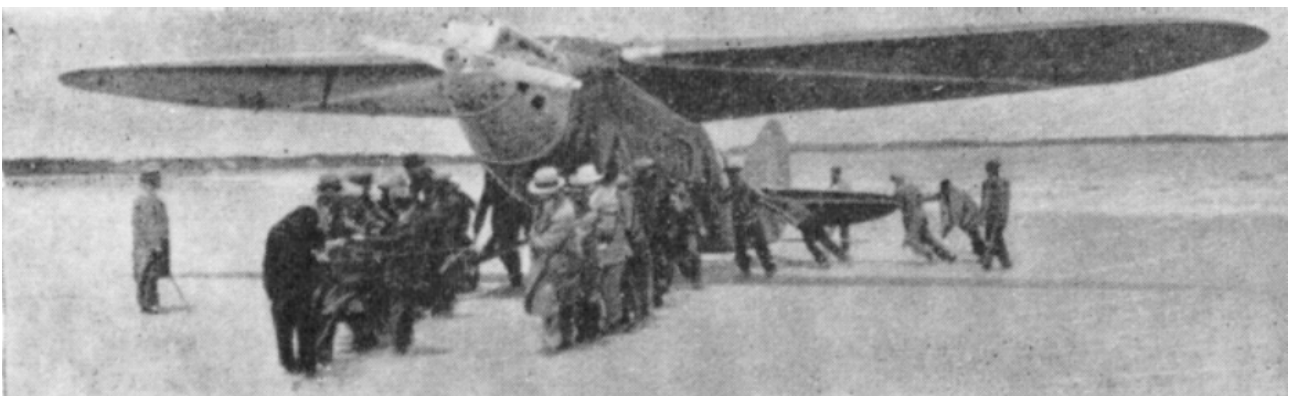
Il faut nous résoudre à accomplir cette première traversée de l'Atlantique avec un passager supplémentaire. En cas de réussite, avec les deux cents lettres postales et ce voyageur à bord, nous aurons été les précurseurs des liaisons commerciales transatlantiques.

La brume enveloppe « l'Oiseau Canari ». Nous sommes comme des aveugles dans l'immensité du ciel. A mesure que nous prenons de l'altitude la brume plus dense nous poursuit. Assollant grimace et moi je vérifie inlassablement mes calculs. Toutes les demi-heures je fais les relevés, établis les corrections du plan de vol. Assollant attentivement modifie son cap selon mes données.

Pendant les dix premières heures, notre vol s'est passé dans les nuages, dans un brouillard d'une telle densité que rarement nous avons pu apercevoir le bout des ailes.

La monotonie du voyage commence à nous entraîner vers une douce somnolence quand brusquement le moteur se met à tousser et change si radicalement de régime que nous croyons qu'il va s'arrêter de tourner. Il ne nous faut qu'une seconde pour déceler le motif de cette panne momentanée. Notre consommation en carburant a été plus rapide que nous ne l'avions calculée et cela par la faute de notre passager clandestin. Le contenu du réservoir en service est presque complètement épuisé nous mettant au bord de la panne sèche. D'un bond, Lotti et moi nous nous précipitons sur les robinets des autres réservoirs. Le moteur alors se remet à tourner régulièrement.

Nous l'avons échappé belle.



L'Oiseau canari est halé à l'extrémité de la plage pour être placé en position de départ

Peu après le ciel se dégage. Mais les nuages, sous l'avion, nous empêchent d'apercevoir la mer.

Nous n'avons pas accompli la moitié de notre raid et déjà la nuit est là, hostile, sans étoiles. Aux commandes de « L'Oiseau Canari », Assollant s'épuise à maintenir la ligne de vol. L'avion est brutalement secoué, ballotté, soulevé par les rafales de vent. Toute la machine vibre et donne l'impression de vouloir se déchirer. Assollant — par instants — perd tout contrôle de l'appareil et pour stabiliser sa navigation se trouve dans l'obligation de réduire le moteur. Mais l'opération n'est pas sans nous faire dresser les cheveux, car à chaque fois nous perdons énormément d'altitude.

.....

Près de 3.000 km ont déjà été parcourus.

Encore 2.500 km et ce sera l'Europe. Quinze heures après notre départ nous avons largement entamé la seconde partie du voyage. Peu à peu la mer de nuages s'entr'ouvre et avec les premiers rayons du soleil nous apercevons enfin l'Océan.

Un instant, je quitte la cabine de pilotage et me rends à l'arrière pour étudier les cartes et établir après vingt heures de vol un point aussi précis que possible. Le mauvais temps et la consommation de carburant sérieusement augmentée par la présence à bord de Schreiber m'incite à nous dérouter, à faire piquer « L'Oiseau Canari » sur le cap Finisterre en Espagne. Nous allons suivre un itinéraire qui nous rapprochera le plus vite possible des côtes européennes.

Assollant descend lentement vers les vagues aux énormes crêtes blanches. Un immense enthousiasme gagne nos cœurs. Le temps ne nous paraît plus sans fin et l'horizon n'est plus sans espoir.

Schreiber est rayonnant de joie. Il a oublié ses frayeurs de la nuit quand il sanglotait dans les bras de Lotti :

- C'est affreux. Nous sommes fichus !

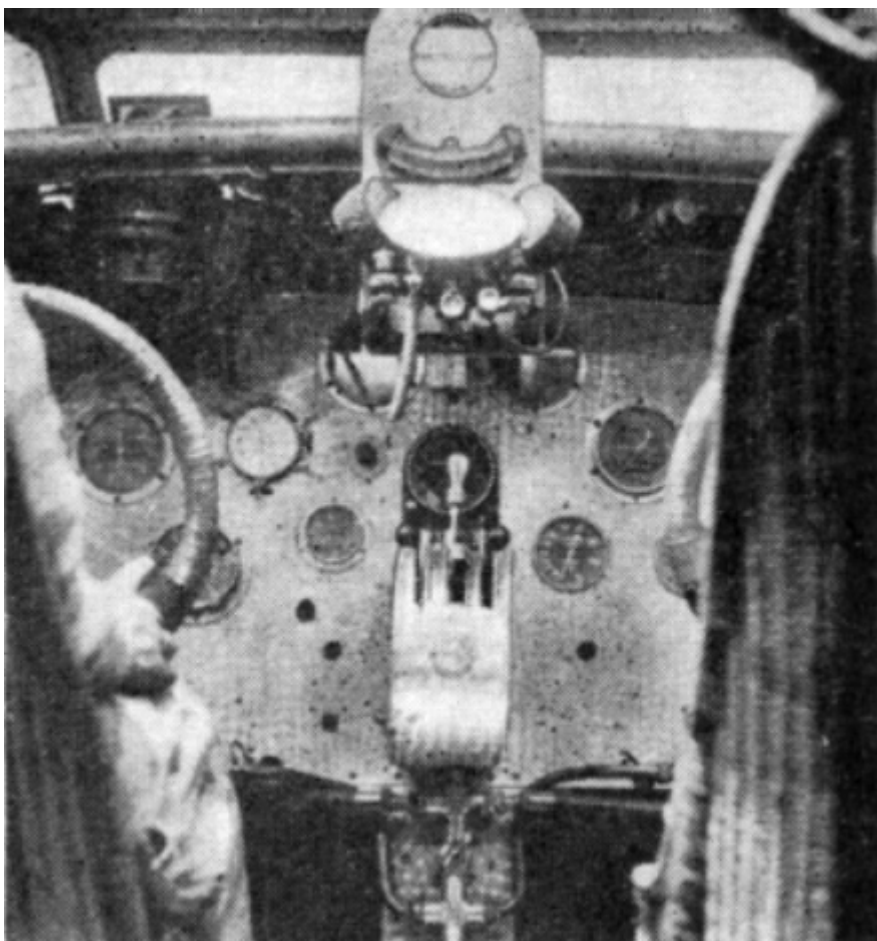
Lotti alors lui tendit une bouteille de cognac et Schreiber noya ses angoisses dans le flacon. Il n'a plus maintenant aucun souci. Il est assis en tailleur, la bouteille entre les jambes et rit tout seul.

Mes calculs terminés, je retourne auprès d'Assollant au poste de pilotage. Après lui avoir remis les nouvelles coordonnées, j'ajoute :

- Nous verrons probablement les côtes vers 18 heures.

Assollant sourit. Il est las, fatigué, abattu.

- Relaie-moi un instant, me demande-t-il.



Le tableau de bord de L'Oiseau canari

Il y a dix-huit heures qu'il est aux commandes. Ses doigts sont endoloris d'être crispés sur le volant.

.....

La mer maintenant moutonne sous « L'Oiseau Canari ».

Nos yeux se fixent sur la ligne d'horizon. Nous ne pensons désormais qu'à une chose : apercevoir la terre. Assolant a repris les commandes. Lotti est debout près de nous. C'est un nouveau jeu auquel nous nous livrons maintenant : Qui de nous le premier découvrira les côtes ? Schreiber est à l'arrière, consigné ; il balaie l'avion.

Déjà nous apercevons de-ci, de-là des petites embarcations de pêche.

A dix reprises, dans notre enthousiasme, nous vivons de mirage. Non seulement nous apercevons un bout de terre, mais encore des falaises. En fait, il ne s'agit encore que de traînées de nuages très

bas. Cette distraction nous permet d'oublier nos fatigues. Enfin, soudain, très sérieusement Assolant se soulève de son siège.

- Cette fois, pas d'erreur ; la terre est là.

Oui, nous y étions. Mes calculs prévoyaient la côte pour 18 heures. Il est 17h 20.

Vingt minutes plus tard nous survolons les côtes d'Europe. Nous avons mis vingt-six heures quarante pour franchir 5.300 kilomètres, le plus long parcours maritime effectué jusqu'à ce jour sans escale. Je fixe le point où nous nous trouvons sur la carte. Le cap Finisterre (Espagne) est à 120 km au nord.

Le soleil est déjà bien bas. Le crépuscule estompe dangereusement le relief du sol. Notre réserve d'essence qui n'est plus que de 400 litres ne nous permet pas de joindre directement Paris. A basse altitude Assolant recherche un terrain. Il est 20 heures quand « L'Oiseau Canari » touche terre à Comillas. Un pêcheur est là qui nous accueille et nous conduit à une auberge proche de 500 mètres. Un journaliste en vacances lance immédiatement la nouvelle de notre réussite. Nos hôtes s'occupent de nous trouver de l'essence pour pouvoir repartir le lendemain matin. Nous dormons quand l'aubergiste vient nous réveiller : Paris vous appelle au téléphone. C'est le ministre de l'Air, M. Laurent-Eynac.

- Bravo, dit-il. Je suis heureux de saluer le triomphe de la jeunesse sur la technique. Paris vous attend !

(Copyright by René Lefèvre.)

Mise en page : **François-Xavier BIBERT**
(05/2015)

[SITE PERSONNEL de FRANÇOIS XAVIER BIBERT](#)

[GROUPE DE CHASSE GC III/6 \(3/6\)](#)

[Jean ASSOLLANT - Pilote de l'Oiseau Canari](#)

