

L'exploit de « l'Oiseau Canari »

Il y a cinquante ans, la première française sur l'Atlantique Nord

par Jean MACAIGNE

S'il est des noms qui dominent l'Histoire, celui d'Armand Lotti figure en majuscules auprès des plus grands.

Cas unique dans les annales d'un monde qui s'est jeté dans un rythme de vertige, celui qui fut — et demeure — promoteur, initiateur, mécène et réalisateur participant, émerge soudain en 1929 d'un domaine où se livrait la plus âpre et impitoyable compétition : la conquête de l'Atlantique Nord.

Unique en effet, le cas de ce fils de famille élevé dans l'ambiance sereine et douillette des facilités de la vie, mais doué par la nature d'une foi inébranlable qui le voue passionnément aux choses de l'air.

Et Lindbergh vient de réussir magistralement un exploit qui est loin de régler l'obsédant mirage de l'Atlantique Nord. Au contraire, cette éblouissante réussite exacerbe le goût de la compétition, et elle appelle une réponse. Aussi est-ce avec fougue que le jeune Armand Lotti ambitionne à être le premier à apporter aux Etats-Unis e message de présence aérienne de la France. Par un voisin de l'hôtel paternel, dont il était sous-directeur, Armand Lotti fait la connaissance de Joseph Le Brix, mis en vedette après son tour du monde avec Costes, l'année précédente, en 1927. C'est alors que seul, et dans le plus grand secret à l'égard d'une famille peu disposée à favoriser des desseins aussi extravagants, il hypothéquera un bien personnel et, chez Bernard, achètera un avion ; la maison Hispano fournissant bénévolement le moteur.

Accidentellement affligé d'un handicap dont le poids serait insurmontable pour tout autre à la suite d'un accident de chasse qui, dans sa prime jeunesse, l'a privé 'un œil, Armand Lotti apprend néanmoins à piloter. Et à la surprise d'un jury aussi bienveillant qu'admiratif, il réussira à surmonter les indiscernables difficultés attachées à la vision monoculaire, et satisfera à toutes les exigences requises pour l'obtention d'un brevet, qu'on ne lui accordera que moralement. Le papier il l'aura, mais plus tard.

C'est ainsi que, Le Brix engagé par ailleurs et n'ayant donné aucune suite à un projet seulement ébauché, Armand Lotti se trouvera, sans pilote, propriétaire d'un avion de grand raid.

Loin de lui donner des complexes, cette situation stimulera son action. Sur des recommandations particulièrement fiables, il prend contact avec un jeune sous-officier ilote de la base militaire du Bourget, Jean Assollant, en qui il trouvera les plus enthousiastes échos. De son côté, Jean Assollant vante les qualités d'un autre sous-officier, le navigateur René Lefèvre.



Derniers préparatifs avant le départ du terrain d'Old-Orchard. Le plein de « l'Oiseau Canari » est fait à la pompe « Japy », en présence de Lefèvre, Assollant et Lotti.

Toujours dans la plus grande discrétion, l'équipe est alors constituée. Seule, dépourvue de toute aide, loin de toute bienveillance et menues facilités, elle va conduire les destinées d'une exceptionnelle aventure, dans le déroulement de laquelle Armand Lotti se révélera un incomparable directeur des opérations. Bien que manœuvrant nécessairement les commandes, il ne se signalera qu'en coulisse et encore, jusqu'au dernier moment, sous un nom d'emprunt.

Dans la réalité, le secret n'est en fait que le secret de polichinelle car, le 1^{er} septembre de cette année 1928, Assollant et Lefèvre ont, en un geste pieux, lancé sur le monument d'Etretat élevé à la mémoire de Nungesser et Coli, une couronne portant cette fière inscription : « A ceux qui ont osé, ceux qui vont tenter. »

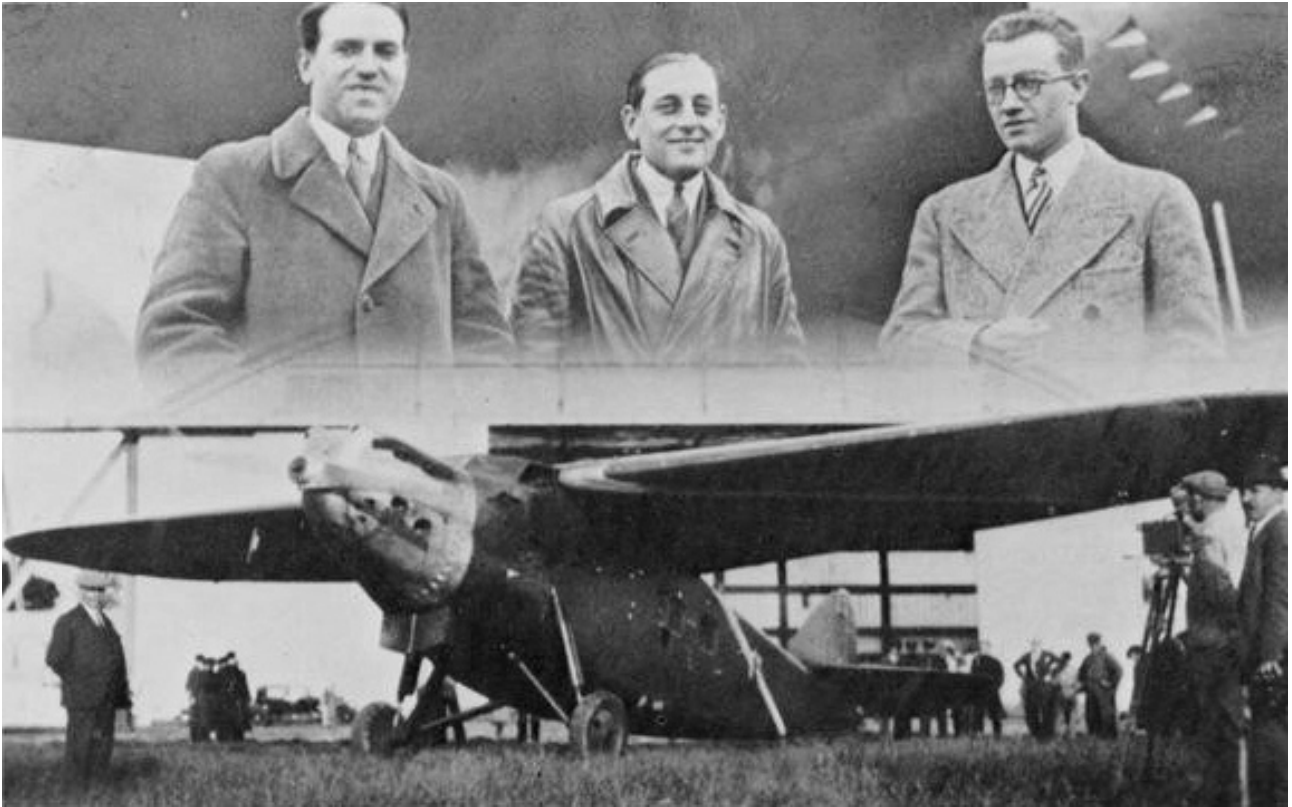
Dans la fièvre, l'équipe se prépare. Et le surlendemain 3 septembre, on part. En route, ou plutôt en vol, pour New York. Las ! A grande vitesse au cours du décollage, des ratés inattendus poussent Assollant à couper brusquement le moteur. Et 4.000 litres d'essence lâchés aux vide-vite forment à la queue de l'appareil un magnifique panache blanc. Sans dommage pour l'avion, ON va remettre ça, puisqu'il est simplement apparu que ce décollage, avorté mais heureusement terminé en « cheval de bois », avait eu lieu sur la nourrice d'essence... au robinet fermé ! Oui, ON va remettre ça. Mais la météo connue, et fragmentaire, est soudainement signalée exécration sur l'Atlantique Nord. ON ne peut cependant pas être à la merci de caprices d'une telle nature. Et puisque, dans l'immédiat, « l'Oiseau Canari » semble buter sur UN Atlantique, il en traversera DEUX : le Sud et le Nord.

Toutes ces tribulations ont définitivement levé « le secret ». Et le 5 septembre 1928, l'équipage Assollant, Lefèvre et Lotti quitte Le Bourget en direction de Casablanca, Saint-Louis du Sénégal, Natal, New York et Paris. Ceux qui vont tenter sont bien partis. Malheureusement, la chance ne les accompagne pas. Dès l'aube du 6 septembre, un décollage sans histoire de Casablanca porte l'équipage à un bel optimisme quant à la suite du vol vers le Sénégal, le Brésil, l'Amérique du Nord et l'Europe. Mais après Mogador, le souffle brûlant du désert fait monter dangereusement la température et, si ON insiste, le moteur va rendre l'âme dans quelques minutes. ON fait donc un prudent demi-tour sur Casablanca.

Le lendemain matin, nouveau départ dans la nuit finissante. En roulant pour prendre l'axe de décollage, une tranchée non balisée met fin aux espoirs de l'équipage d'offrir, sans délai à la France, un des plus beaux fleurons de son patrimoine aérien.

Car, dans le choc, une poutre maîtresse a cédé. Et l'appareil sera renvoyé chez Bernard pour y subir d'importantes réparations.

Et la presse, jusque-là réservée mais quelque peu irritée de n'avoir pas été mise dans le secret des intentions, se déchaîne contre ces aviateurs de pacotille, aux initiatives téméraires, qui n'ont jamais eu l'intention de faire quoi que ce soit de sérieux, dont l'impréparation porte le plus grave préjudice au prestige national, etc.



Le Bernard « Oiseau Canari » et son équipage - Reproduction d'une carte postale éditée après le vol transatlantique. De g. à dr. Lefèvre, Assollant et Lotti.

Les projets ne sont pas abandonnés pour autant. De clairvoyants supporters soutiennent en outre que, devant une telle accumulation de « vents contraires », il faut une foi singulière et un persévérant courage pour reporter les mêmes perspectives à l'année suivante... en 1929.

Sur cette cascade de malchances, les deux sous-officiers Assollant et Lefèvre ont été invités de manière pressante à rallier leur base du Bourget, pour y donner leur démission.

Cependant, en 1928, un bilan général tend à s'établir ; il se présente comme particulièrement significatif. En plus de différents faux-départs lourds de risques, sur onze tentatives diverses jusqu'alors, neuf appareils ont été engloutis.

Sensibilisée par le drame de Nungesser et Coli, en France, l'opinion publique murmure ; la presse est nerveuse et, comble de malchance, le ministre de l'Air Maurice Bokanowsky est carbonisé avec son pilote au décollage de Toul. C'en est trop ! Le gouvernement est interpellé et, sous la pression des événements, le nouveau ministre de l'Air Laurent-Eynac prend une décision draconienne : il interdit les grands raids. Et c'est pourquoi, dans une succession d'épisodes rocambolesques, « l'Oiseau Canari », remis en état, s'envolera un jour d'Orly pour Southampton où,

promptement démonté, il sera embarqué dare-dare sur le paquebot américain « *Léviathan* », convoyé par Lefèvre. Dès l'arrivée à New York, il sera remonté en un temps record à Roosevelt-Field. Et Lotti embarquera un peu plus tard pour les U.S.A., accompagné par Assollant, en congé de la CIDNA, où il était entré en qualité de pilote de ligne.

Dominant les successives marées administratives qui ne désarmeront pas, et par lesquelles tout est ligué contre l'équipage pour faire échouer son projet (et c'est tout juste si les actions dans ce sens n'allèrent pas jusqu'au chef de l'Etat), Armand Lotti passera outre aux interdictions, déjouera les pièges à répétition qui surgiront de tous côtés et, nanti d'une indomptable et communicative ténacité, il se révélera un extraordinaire joueur, faisant toujours preuve d'une promptitude de jugement lui permettant d'avancer vers le but convoité. En Assollant et Lefèvre, il aura les plus dignes et efficaces compagnons. Déçus par le terrain de Roosevelt-Field, dont la nature ne leur semble pas être au niveau du nom attribué, l'équipage décide d'aller tenter le grand décollage sur une très belle plage de près de deux kilomètres de long, à 450 km au nord de New York, au-delà même de Boston, dans le Maine, à Old-Orchard. Et d'abord, le 20 mai, après un décollage aisé à pleine charge en 1.200 mètres, « l'Oiseau Canari » était en vol vers la France par d'excellentes conditions météo, d'ailleurs connues « à posteriori », et qui les eussent conduits à Paris en 28 heures. Mais après 20 minutes de vol, l'auto-allumage provoqué par le carburant américain, beaucoup plus détonant, contraint l'équipage à un retour hâtif. Puis enfin, trois semaines plus tard, le 13 juin 1929, à 10 heures locales, « l'Oiseau Canari » chargé à 140 kg au m², s'envole à nouveau d'Old-Orchard, mais cette fois après un décollage laborieux, qui faillit se terminer en catastrophe, par suite de l'insolite présence des 65 kg d'un jeune inconscient, qui s'était subrepticement logé dans la queue de l'appareil, à cheval sur les deux poutrelles où passaient les gouvernes.

Une fois en l'air, l'Europe est en face ; et il n'y a qu'à. Avec un seul compas compensé à la diable, un sextant de précision moyenne, utilisé par des conditions aussi incertaines qu'épisodiques dans le mauvais temps, les turbulences et le givrage, des vents inconnus, une radio rudimentaire avec génératrice escamotable, exploitée par un débutant dont le zèle compensait l'expérience, et surtout un seul moteur, Hispano certes mais unique et qui, après le décollage, tournera sept heures pleins tubes, la manette à fond, avec une consommation en rapport, oui en vérité, il n'y a qu'à...



Jean Assollant, René Lefèvre et Armand Lotti devant « l'Oiseau Canari », lors d'une escale à Bruxelles, en septembre 1929.

Et c'est bien ce qui s'est produit puisque, 30 heures après (oui, 30 heures de pilotage intégral), il était urgent de trouver la première plage venue sur une région côtière espagnole peu accueillante. Enfin, Comillas vint et se révéla, non loin de Santander, à la nuit

déjà tombée. Et l'alcade accouru, interroge sévèrement ces voyageurs du ciel, sur leur présence incongrue en ce lieu exigu : « Pero, senores donde viene Usted ? ». « De New York ! », fuse alors la réponse joyeuse. Comme on était sérieux à Comillas et les alguazils alertés, la prison n'était pas loin. Mais tout s'arrangea, bien sûr, et au mieux, Comillas sortant d'un anonymat inattendu, et devenant ce soir-là mondialement célèbre. Le lendemain 15 juin, ce sont les pilotes nationaux Iglesias et Jimenez, récents vainqueurs de l'Atlantique Sud sur Breguet 19, qui apportent en personnes le ravitaillement en essence et huile.

Et le 16 au matin, malgré d'interminables « manana, manana » d'une multitude venue de toutes parts, « l'Oiseau Canari » après l'obstination de Lotti pour faire embarquer 150 litres d'essence au lieu des 100 litres proposés par Lefèvre, s'envole presque allégé de Comillas, pour s'offrir la plus sèche des pannes en vue de la plage landaise de Mimizan, où l'Armée de l'Air, promptement alertée, assurera un dépannage rapide. La base de Cazaux sera ralliée sans délai et, enfin, enfin, ce 16 juin 1929, à 21 heures, « l'Oiseau Canari » se posera au Bourget, dans l'enthousiasme et l'accueil des hautes personnalités quelque peu bousculées par une foule en délire.

Dans le sens ouest-est, seul réalisé alors, après Lindbergh (20-21 mai 1927), Chamberlin-Lévine (4-5 juin 1927), Byrd-Balchen-Noville-Acosta (29 juin-1^{er} juillet 1927), l'équipage Assollant-Lefèvre-Lotti, en quatrième, mais première française, les 13 et 14 juin 1929, avait relié les Etats-Unis au vieux continent.

Et si de nos jours, amis lecteurs, dans le souvenir perpétué d'Assollant et Lefèvre maintenant disparus, vous avez la chance hasardeuse, au cours d'un quelconque déplacement sur notre planète rétrécie où règne CONCORDE, vous avez la chance de rencontrer Armand Lotti et qu'il vous serre la main, alors, vous pourrez être fiers, car il est un rescapé de cette race virile des figures de proue, dont la reconfortante présence se fixe haut dans les esprits, et profondément dans les coeurs.

Jean MACAIGNE

mai 1979

(Photos Musée AF et coll. Jean Macaigne).

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](#)

