

LES AS NOUS PARLENT

FACE AU TUNNEL

Avril 1925

PAR RENÉ LEFÈVRE



Qu'on le rencontre sur un terrain, qu'il vous reçoive dans son bureau, René Lefèvre est toujours aussi calme, aussi accueillant. On dirait à le voir ou à l'entendre que tout se passe dans la vie très simplement, qu'il n'y a point d'obstacles insurmontables, que c'est à peine s'il y a des obstacles. Il faut faire un effort pour réaliser que la personne qu'on a en face de soi est bien une de celles qui travaillent en avant de leur temps, en défrichant et qui, à 35 ans, a déjà fait sentir profondément son influence sur notre Aviation, a même, si l'on peut dire, modelé notre réseau colonial.

Rien ne semblait préparer à la vie d'aviateur, le soldat du 34^{ième} Régiment d'Aviation, « rampant » comme tant d'autres, dessinateur industriel dans le civil et destiné à quelque carrière administrative, aux pantoufles. Mais le charme de l'Aviation opéra, charme que Pierre Weiss, retrouvant une tradition antique, à la fois poète et entraîneur d'hommes, exprime merveilleusement. Lefèvre, non navigant, demanda à passer élève-pilote. Le médecin militaire le refusa pour mauvaise vue, mais considéra qu'il pouvait faire un observateur. Cette subtilité médicale paraît bien étrange, car il ne sert de rien à un pilote qui a bonne vue d'emmener un observateur qui ne voie pas. Mais passons, car il ne s'agit pas ici de discuter un règlement.

Observateur et donc, cette fois, navigant, Lefèvre fit de la double commande et apprit à piloter.

Il était encore au régiment quand il rencontra Jean Assollant avec qui il se lia d'amitié. En 1927, Us étaient tous deux désignés par le Ministère de la Guerre pour former équipage avec le Colonel Antoinat et tenter Paris-Saigon en cinq jours, voyage qui prit fin en Syrie après des péripéties multiples. Dès leur retour en France, les deux amis songèrent à tenter la traversée de l'Atlantique-Nord. Un troisième camarade, Lotti, leur apporta une grande part des fonds nécessaires ; ils firent alors construire L'Oiseau-Canari qui fut terminé en septembre 1928, trop tard pour une traversée de l'Atlantique-Nord. L'équipage partit vers l'Amérique du Sud, mais fut obligé d'atterrir à Casablanca.

On édifia d'autres projets. Comme en attendant de les réaliser, il fallait bien faire quelque chose, tandis qu'Assollant prenait du service sur les lignes, Lefèvre entra dans le bureau d'études d'une usine d'aviation.

On sait la suite de l'histoire romanesque de L'Oiseau-Canari. L'équipage — qui avait bel et bien payé l'avion — ne pouvait point partir, puisque le Ministère de l'Air refusait d'autoriser le décollage à pleine charge ; on sait la décision prise de faire le voyage en sens inverse, de décoller des Etats-Unis. On n'empêcherait pas L'Oiseau-Canari d'atterrir en France !

Une compagnie maritime étrangère accepta de transporter l'appareil en Amérique, mais seulement à partir de Southampton. L'équipage décolla donc du Bourget pour l'Angleterre, avec un avion sans papier, en fraude. L'Oiseau-Canari était déjà embarqué quand l'autorisation du Ministère de l'Air français arriva à Southampton. Les dés étaient jetés !

Quelques jours plus tard, le 13 juin 1928, L'Oiseau-Canari s'enlevait de la plage d'Old-Orchard, dans l'Etat du Maine ; il décollait à pleine charge, avec en plus, à bord, un passager clandestin. René Lefèvre fut le navigateur de cette traversée à l'issue de laquelle l'Oiseau-Canari, atterrit après 5.300 km de mer, à une cinquantaine de kilomètres de Santander.

Lefèvre fut fait chevalier de la Légion d'Honneur, ainsi que son camarade Assollant. Tous deux étaient très jeunes ; le plus âgé avait vingt-cinq ans ; ils devaient plus tard être promus, en même temps encore, « officiers » de l'Ordre.

Après cette traversée mémorable, nous retrouvons Lefèvre qui donne l'exemple des grands voyages aux touristes et qui, tout en se promenant, étudie des parcours possibles de lignes aériennes. S'il gagne le Prix du Président de la République en reliant Paris à Saigon avec un avion léger de 40 CV., c'est surtout l'Afrique qui l'attire, et, dans l'Afrique, le chemin vers le Sud, vers Madagascar : c'est le voyage de 1931 avec Desmazières, chacun sur un Potez-36 ; c'est le voyage de 1932 sur un Mauboussin de 40 CV.

C'est alors qu'il rencontre le Gouverneur de Madagascar, M. Cayla, qui apprend à piloter, s'intéresse à l'Aviation et devine le parti qu'il pourrait tirer de celle-ci pour rapprocher son île de la métropole. Ne peut-on pas relier, par avion, Tananarive à Broken-Hill où passe la ligne anglaise Le Cap-Londres ? Cela peut se faire. Lefèvre, qui cherche des avions, découvre deux

trimoteurs S.P.C.A. abandonnés et voilà formée la flotte, qui, dans ses mains et celles d'Assollant, avec deux mécaniciens, assurera à travers des régions inhospitalières, encore sans infrastructure, un service hebdomadaire très régulier, sur plus de 5.000 km et sur une étendue d'eau de 400 km. En 1935, René Lefèvre poussait la ligne jusqu'à Elisabethville où aboutissait la Régie Air-Afrique.

En 1936, la Régie, dirigée par le Commandant Dagnaux, reprit à son compte la ligne créée par Lefèvre et Assollant que le Gouverneur Général Cayla avait fortement soutenus. Depuis 1937 René Lefèvre est sous-directeur de cette Régie, à la tête de son Service technique.

Une vie magnifique que celle de Lefèvre, une vie qui nous promet encore beaucoup !

J.R.



Cela devait être en avril 1925... Sous-officier, j'avais la tâche d'enseigner la navigation aux jeunes pilotes qui sortaient d'Istres et qui, parfois très adroits, manquaient d'expérience. Je me confiais à eux pour des voyages et, ma foi — qui me contredirait ? — cela n'était pas sans mérite. Si nous montons avec appréhension dans la voiture d'un automobiliste qui vient de passer son permis de conduire, ce n'est pas pour nous livrer en grande confiance au tout jeune pilote que nous connaissons à peine. Mais j'appartenais au Groupe du Capitaine Weiss et c'était mon devoir.

Un certain jour de ce mois d'avril, à la veille de ma libération, après dix-huit mois de service, je pris place à bord d'un **Breguet 19 A2** que pilotait le Sergent **Max Tournois**, d'ailleurs un des plus fins pilotes du Groupe s'il en était aussi l'un des plus jeunes. Le mécanicien

Pfeffer nous accompagnait. Le plus âgé de l'équipage n'avait guère plus de vingt ans.

Pfeffer, déjà père de deux enfants, devait — comme moi — être libéré dans quelques jours.

Nous voilà à bord de notre Breguet et en route pour Dijon. Les chemins, les champs, les villes passent au-dessous de nous, à trois ou quatre cents mètres. Tout va bien. Cependant, peu à peu, le temps se bouche, c'est-à-dire qu'il se forme quelques nuages, puis que ces nuages se soudent, enfin, qu'ils descendent. Nous sommes en 1925 et nous ne pratiquons pas le P.S.V., ni les jeunes, ni les vieux, car nous n'avons aucun instrument pour cela. Nous faisons donc comme les nuages, nous descendons.

Je connais bien la route Paris-Dijon : je sais qu'à un moment, sur notre chemin, au bout de la vallée que nous suivons en rase-mottes, il y a un tunnel, le tunnel de Blaisy-Bas, entouré de collines élevées qui montent jusqu'à six-cent mètres ; je sais que, sur le dos de ce tunnel, il y a une ligne à haute tension et qu'au delà de cette ligne, on trouve encore une vallée étroite. Je dis à Tournois :

— Le tunnel est là, devant nous, entouré de collines de 600 mètres ! Passe au-dessus des nuages.

Soit qu'il n'aime point traverser les nuages, soit qu'il ait une grande confiance en lui, Tournois me répond :

— T'en fais pas ! Il y a deux jours, je suis passé comme ça. Je sais ce que c'est.

Et quelques instants plus tard — j'aurais pu prévoir cela à une minute près — toujours sous le toit épais et bas des nuages, dans notre chenal étroit, nous nous trouvons soudain en face d'un trou noir.

Le tunnel !...

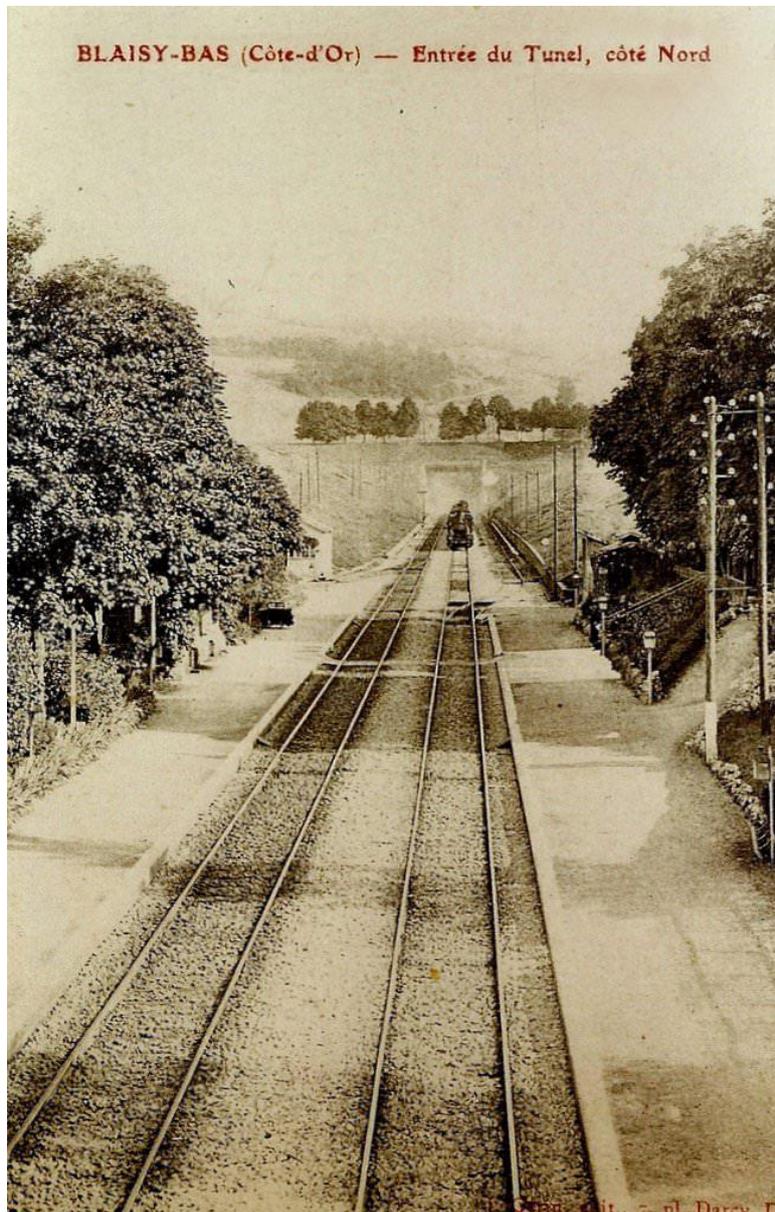
Trou noir, bande blanche, terre jaunâtre, tout cela passe en un clin d'œil devant mes yeux quand, pleins gaz, Tournois tire sur le manche et, toujours entre les collines, plus bas qu'elles, grimpe dans le coton.

Qu'est-ce que nous faisons au juste ? Je n'en sais rien. Tournois n'en sait rien.

Quand je sors la tête, j'aperçois des arbres à portée de la main, à ma droite, un pré à ma gauche, une forêt au dessus de moi, un paysage bien connu des automobilistes quand ils roulent en montagne et que les brumes se déchirent autour de la route. C'est une sarabande diabolique, qui doit fatalement se terminer par une catastrophe. Je me demande, arc-bouté, comment se produira le choc. Et cela dure... dure... une éternité. Enfin l'azur apparaît. L'azur... nous sommes sauvés.



Côté Nord
Entrée du Grand Tunnel de P. L. M. à **Blaisy-Bas**
(100 mètres de long)



On se serre la main, on promet un cierge à Notre-Dame de la Garde. Le voyage se poursuit sans encombre et nous atterrissons sur le terrain de Longvic, assez fiers, au fond, d'en être réchappés.

Un adjudant vient, d'un pas tranquille, au devant de nous. Nous descendons et nous allons à sa rencontre :

— D'où venez-vous ?

Nous avons bien le temps de raconter notre aventure. Le plus simplement du monde, nous répondons :

— Nous venons de Paris. Quoi de plus simple, en effet, que d'aller de Paris à Dijon. Le vol ne mérite pas de commentaire. Notre réponse devrait suffire à l'adjudant. Si elle lui suffit, je n'en sais rien. Il n'a même pas l'air de l'avoir entendue ; il ne nous regarde pas, tout attentif à un spectacle qui nous échappe et qui l'intéresse vraiment. On le voit à son regard, puis à sa main droite qui montre, puis à sa question.

— Qu'est-ce que c'est que ça ?

— Ça ? Nous tournons la tête pour voir « ça » et je puis dire que c'est le second choc de la promenade, une sorte d'effroi que nous cachons mal, sous une désinvolture affectée. Ça ? Ce n'est rien. Rien du tout que des éclats de branches arrachées aux sapins dans les nuages, des éclats fichés dans le carénage de notre essieu et qui tiennent bien. Ça ? C'est aussi de fines aiguilles vertes dans les alvéoles du radiateur escamotable. Ça ? C'est la résine qui colle aux doigts quand nous palpons le dural.

Nous nous regardons sans rien dire d'abord, et puis nous tâchons de nous expliquer comment l'hélice n'a pas sauté. Nous ne sommes sûrs de rien, hormis que nous avons frôlé la catastrophe d'un peu plus près que nous ne pensions.

J'ai eu bien des émotions après celle- là, mais aucune aventure ne reste gravée dans ma mémoire avec une telle intensité. J'ai encore l'impression de cette résine prise au passage et qui colle...

René LEFÈVRE.

« Les Ailes de France » n°5 – Juin 1939

Transcription et mise en page : François-Xavier BIBERT - 2025

Annexe à la page : [Jean ASSOLLANT, pilote de l'Oiseau Canari](#)

Faisant partie du : [Site personnel de François-Xavier Bibert](#)