ICARE

n°50

(été 1969)

L'INCROYABLE ROMAN d'ARMAND LOTTI

Claude Yelnick

Photographie de l' « Oiseau canari » dédicacée par Armand LOTTI dans les dernières années de sa vie.

Cette page est une annexe à :

Jean ASSOLLANT - Pilote de l'Oiseau Canari - GC III/6 (3/6)

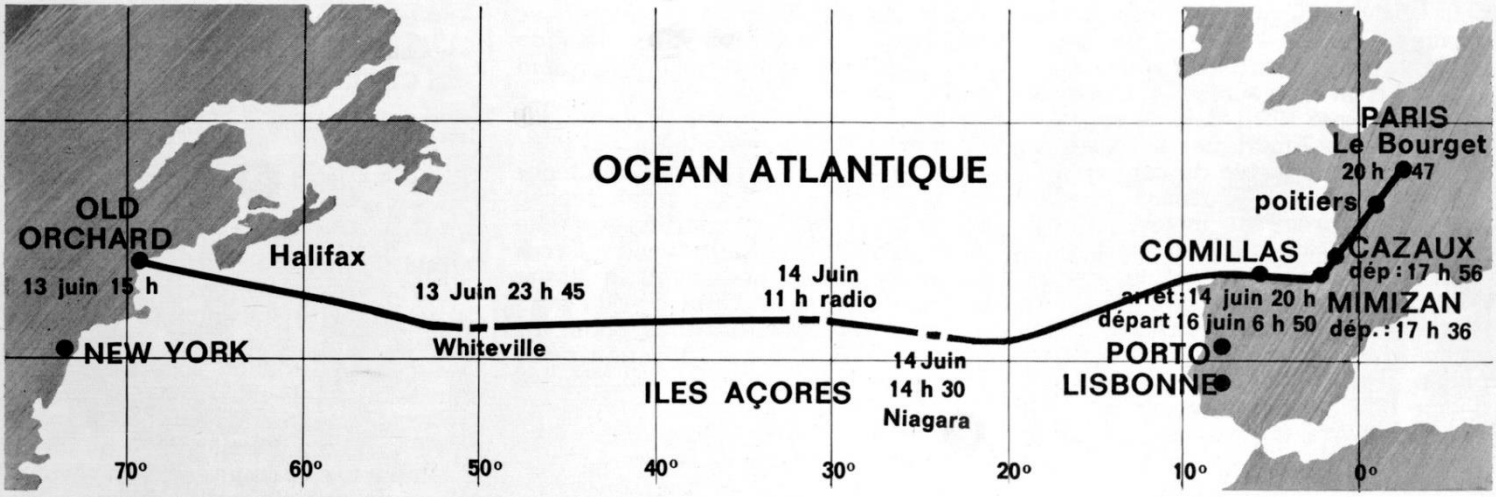
www.bibert.fr

L'INCROYABLE ROMAN D'ARMAND LOTTI

ILS ÉTAIENT TROIS : ASSOLLANT, LEFÈVRE ET LOTTI LE 14 JUIN 1929, IL Y A QUARANTE ANS, ILS ONT TRAVERSÉ L'ATLANTIQUE SUR UN AVION BERNARD APPELÉ « L'OISEAU-CANARI » ET ILS ONT ÉTÉ LES PREMIERS FRANÇAIS A LE FAIRE. RIEN QUE CET ÉNONCÉ PUR ET SIMPLE DE LEUR EXPLOIT SUFFIRAIT A LES PRÉSERVER A JAMAIS DE L'OUBLI. MAIS LES CIRCONSTANCES DE CE RAID, AUSSI BIEN AVANT ET APRÈS QUE PENDANT LE VOL, MÉRITENT LARGEMENT DE RESTER DANS LES MÉMOIRES. L'AVENTURE DE CES TROIS HOMMES EST EN EFFET UN VÉRITABLE ROMAN...

VAINQUEUR DE L'ATLANTIQUE NORD EN 1929

par CLAUDE YELNICK



Le trajet du raid de « l'Oiseau-Canari », en juin 1929.

Il était une fois un « fils à papa » nommé Armand Lotti. Sa famille était propriétaire d'un hôtel de première classe situé rue de Castiglione à Paris, et personne n'avait jamais douté que le jeune Armand dût faire carrière dans l'hôtellerie, comme son père. Non seulement personne, chez les Lotti, ne s'intéressait à l'aviation, mais tout semblait s'acharner à le maintenir loin des aérodromes, des avions et des « fous volants ».

Par exemple, chez les Lotti, les enfants ne lisaient pas les journaux. D'autres garçons de son âge, en 1909, déchiffraient le nom de Blériot par-dessus les épaules des grandes personnes : pas le petit Lotti. Il avait entendu parler de la traversée de la Manche en avion, comme tout le monde, mais très, très vaguement. Et lorsque, tout de même, les Lotti prirent le train à la gare d'Orsay pour aller au meeting de Juvisy, traînant le jeune Armand avec eux, le seul souvenir que le tout petit garçon conserva de cette exaltante manifestation fut celui d'une effrayante cohue. En levant les yeux au-dessus des têtes des grandes personnes, il avait à peine entrevu un avion... Et son cœur n'avait pas battu plus fort.

A la fin de 1918, les hasards de la mobilisation l'avaient affecté à la D.C.A., où il avait fait une guerre sans histoire. Et tout de suite après la famille Lotti l'avait expédié en Italie et aux Etats-Unis, pour y faire des stages dans l'hôtellerie. On ne plaisantait pas avec les choses sérieuses chez les Lotti. La guerre était finie. Il fallait travailler, maintenant...

A LA CHASSE, UN PLOMB LUI CRÈVE UN ŒIL...

Tout de même, l'échec tragique de Nungesser et Coli sur l'Atlantique, la victoire de Lindbergh l'avaient fait vibrer, mais pas davantage que le commun des mortels : ce n'était pas son domaine, on pourrait même dire que ce n'était pas sa planète.

Or, un jour, le jeune Armand Lotti est à la chasse. Un plomb perdu lui crève un œil : on imagine ce qu'est un tel accident, une telle mutilation pour un garçon de cet âge... N'importe qui à sa place, le premier moment de désespoir passé, se consolerait sans doute en se disant qu'après tout on n'a pas besoin de deux yeux pour faire carrière dans l'hôtellerie. Mais Armand Lotti refuse d'être diminué. Il ne veut pas que sa mutilation limite sa liberté d'homme. Au contraire, il veut se prouver qu'elle ne l'empêchera pas de vivre une vie aussi riche, aussi pleine que celle de n'importe quel autre. Cette preuve, qu'il veut pour lui tout seul (car nul n'est moins « cabotin » que lui), où la trouver ? Il cherche longtemps et, pour finir, choisit l'aviation. Oui : le jeune homme borgne a décidé de devenir pilote !

C'est de la folie pure, évidemment, mais de la folie à froid, celle qui est au début de toutes les grandes réussites.

CHEZ MORANE-SAULNIER, PUIS BLÉRIOT

Armand Lotti se présente à l'école Morane-Saulnier, à Villacoublay. On ne lui rit pas au nez, non. Mais on lui montre simplement l'impossibilité totale de mener à bien son projet : comment la visite médicale reconnaîtrait-elle apte au pilotage un candidat borgne ?

Lotti ne se décourage pas : c'est un trait de son caractère qu'il ne s'avoue jamais vaincu, On ne veut pas de lui chez Morane? Il va chez Blériot, et, poussés par une sorte de pitié nuancée de respect, Jean-Louis Blériot et Bossoutrot acceptent de lui faire tenir le manche, à condition qu'il ne se fasse pas d'illusion : c'est pour jouer, c'est « pour du beurre » comme disent les enfants, car jamais il ne sera question, bien entendu, de passer le brevet de pilote. Pour faire des ronds dans l'air, à la rigueur, on s'arrangera pour « oublier » les formalités.

De toute évidence, personne ne pense qu'il insistera. Il se découragera sûrement au bout de quelques tours de piste. Pourquoi ne pas lui faire ce petit plaisir?

Lotti a raconté une histoire de leçons de gymnastique à ses parents pour expliquer ses absences matinales. Si on apprenait qu'il grimpe sur un avion, la famille Lotti, comme on dit, en ferait une maladie. Et si elle pouvait deviner ce que l'avenir réserve au « petit » Armand...

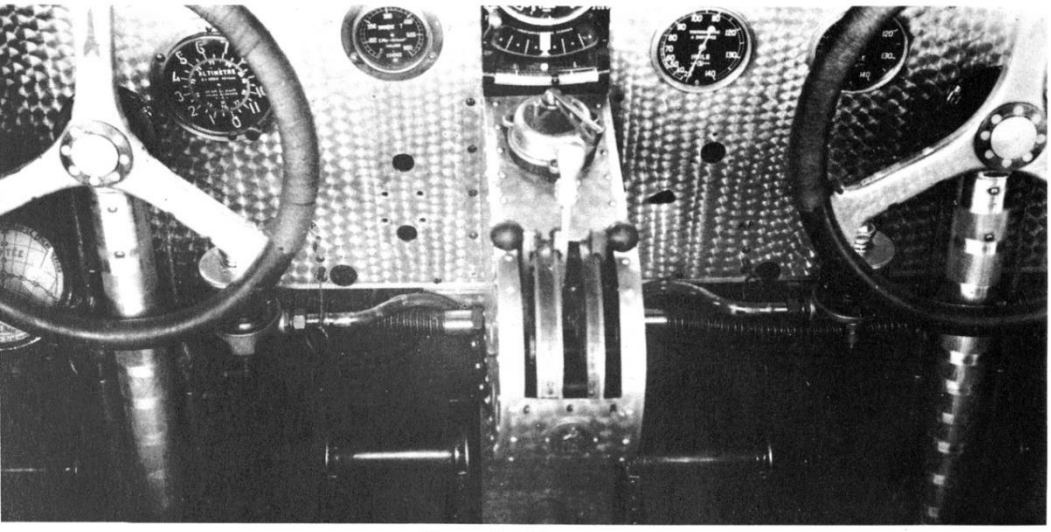
Le « petit » Armand a pour ami un chapelier à la mode, dont le magasin est voisin de l'hôtel Lotti. Un jour, chez le chapelier Willoughby, Lotti rencontre Joseph Le Brix.
Le Brix est un des grands noms de l'aviation de l'époque. Avec Dieudonné Costes, il vient de traverser l'Atlantique Sud et, au bout de quelques minutes, la conversation en arrive au seul sujet qui puisse intéresser des aviateurs : l'aviation. Le Brix ne sait pas qu'Armand Lotti fait, lui aussi, « un peu d'aviation ». Il sait en tout cas que le chapelier n'en fait pas. Mais il a besoin de se raconter, Il n'en peut plus de grandes espérances déçues...
Le Brix veut rendre sa « politesse » à Lindbergh et réussir la traversée de l'Atlantique Nord dans le sens est-ouest, France-Amérique. Il existe un avion français capable de cet exploit : « le Bernard ». La maison Hispano accepte de prêter un moteur. Il suffirait que François Coty, le parfumeur célèbre, le propriétaire du journal « l'Ami du Peuple », accepte de faire les frais d'achat de l'appareil en temps voulu, c'est-à-dire pour que Le Brix puisse tenter l'aventure vers la fin d'août 1928, au moment où les vents sont en général favorables...
Lotti a écouté. Il a tout enregistré des confidences de Le Brix. Maintenant, il connaît, dans les grandes lignes, les problèmes que pose un raid transatlantique. Après avoir bien réfléchi, Armand Lotti, le fils de famille hôtelière, le pilote amateur, le pilote borgne, décide d'aller voir de près les établissements Ferbois-Bernard. Il connaît l'adresse... par le Bottin : c'est à La Courneuve.
Tout de même, au moment de se présenter à M. Valentin, le directeur commercial, Armand Lotti a une hésitation : ce sera la dernière. Il n'ose pas dire qu'il vient en son nom personnel :
« Je suis Armand Lotti, explique-t-il. Je suis le directeur de l'hôtel du même nom, et l'un de mes clients m'a demandé de prendre contact avec vous pour connaître le prix d'un de vos appareils équipé pour un grand raid.
— Quatre cent mille francs... »
C'était un chiffre imposant mais, pour Armand Lotti, ce n'était pas un chiffre inaccessible. D'abord il avait touché une indemnité d'une compagnie d'assurances pour l'accident qui l'avait rendu borgne : quel meilleur usage pourrait-il en faire ? De plus, il avait quelques actions de l'hôtel Lotti, sur lesquelles la banque accepterait de prêter de l'argent.
Au total, Armand Lotti arrive à 300 000 F. Il retourne voir M. Valentin chez Bernard, et cette fois met cartes sur table :
« Je vous signe une traite de 100 000 F, payable en cas de succès du raid.
— C'est un gros risque, observe M. Valentin, qui dépend du pilote. Si c'était un aviateur chevronné, peut-être...
— Joseph Le Brix, dit Lotti. »
Le nom de Le Brix fait merveille et le marché est conclu. Lotti télégraphie à Le Brix, qui fait à cette époque une tournée aérienne des capitales :
« Puis vous obtenir cellule Bernard. Donnez accord. »
La réponse de Le Brix est froide, très froide :
« Attendez. Vous verrai à mon retour. Compliments. Merci. »
A son retour, Le Brix explique à Lotti qu'il vient justement de signer avec Couzinet...

UN CHARPENTIER INÉPUISABLE

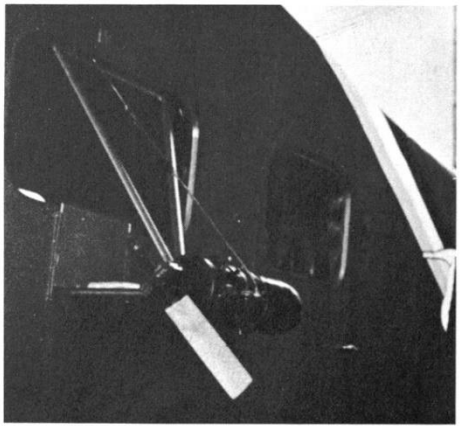
Voilà Lotti avec son « Bernard » sur les bras... et sans pilote. Il faut maintenant, très vite, trouver un équipage. Lotti pose son problème au chapelier Willoughby. Aurait-il un équipage transatlantique « dans ses rayons » ?
On croit rêver... et ce ne serait sans doute qu'un rêve comme en font des milliers de jeunes gens à l'époque, tous « fous d'aviation », tous échafaudant des projets de raids plus irréalisables les uns que les autres. Ce serait un rêve si Lotti n'était pas ce qu'il est, justement tout le contraire d'un rêveur.
« Je crois que j'ai votre homme », dit Willoughby.
Lotti ne s'étonne pas qu'un chapelier connaisse si bien les milieux de l'aviation : Willoughby connaît tout le monde. Et deux jours plus tard, dans un bar du quartier de la place Vendôme, Lotti fait la connaissance d'un garçon sympathique, franc, discret, auquel il n'est plus question de raconter des histoires. Jusque-là — sauf chez Bernard — pour faire plus sérieux et par pudeur aussi, Lotti avait dit qu'il représentait un riche client américain décidé à subventionner un raid transatlantique.
A Jean Assollant, il dit toute la vérité. Tant pis si ce sergent-chef du 34e régiment du Bourget, ce pilote déjà confirmé (même s'il n'a pas encore le renom d'un Le Brix), tant pis si Assollant refuse de prendre Lotti et son projet au sérieux.

« JE SERAI A BORD »

Mais Assollant est d'accord. Il accepte de mettre 100 000 F dans l'affaire (son père devra hypothéquer sa maison, mais Lotti ne le saura que plus tard). Reste la dernière condition d'Armand Lotti, la plus folle mais la seule à laquelle il ne renoncera jamais :
« Je serai à bord, dit-il tranquillement.
— A quel titre ? demande Assollant. »
A quel titre, en effet ! Lotti n'a évidemment pas son brevet de pilote : il est toujours borgne. Il pourra, à la rigueur, avec un peu d'entraînement, tenir le manche de temps en temps pour qu'Assollant puisse se reposer.
« Je pensais surtout à la radio..., dit-il.



Poste de pilotage.



La génératrice escamotable alimentant le poste radio.

Poste de radio.

L'Oiseau-Canari installé sur les madriers de départ, 13 juin 1929.

La jetée d'Old Orchard.

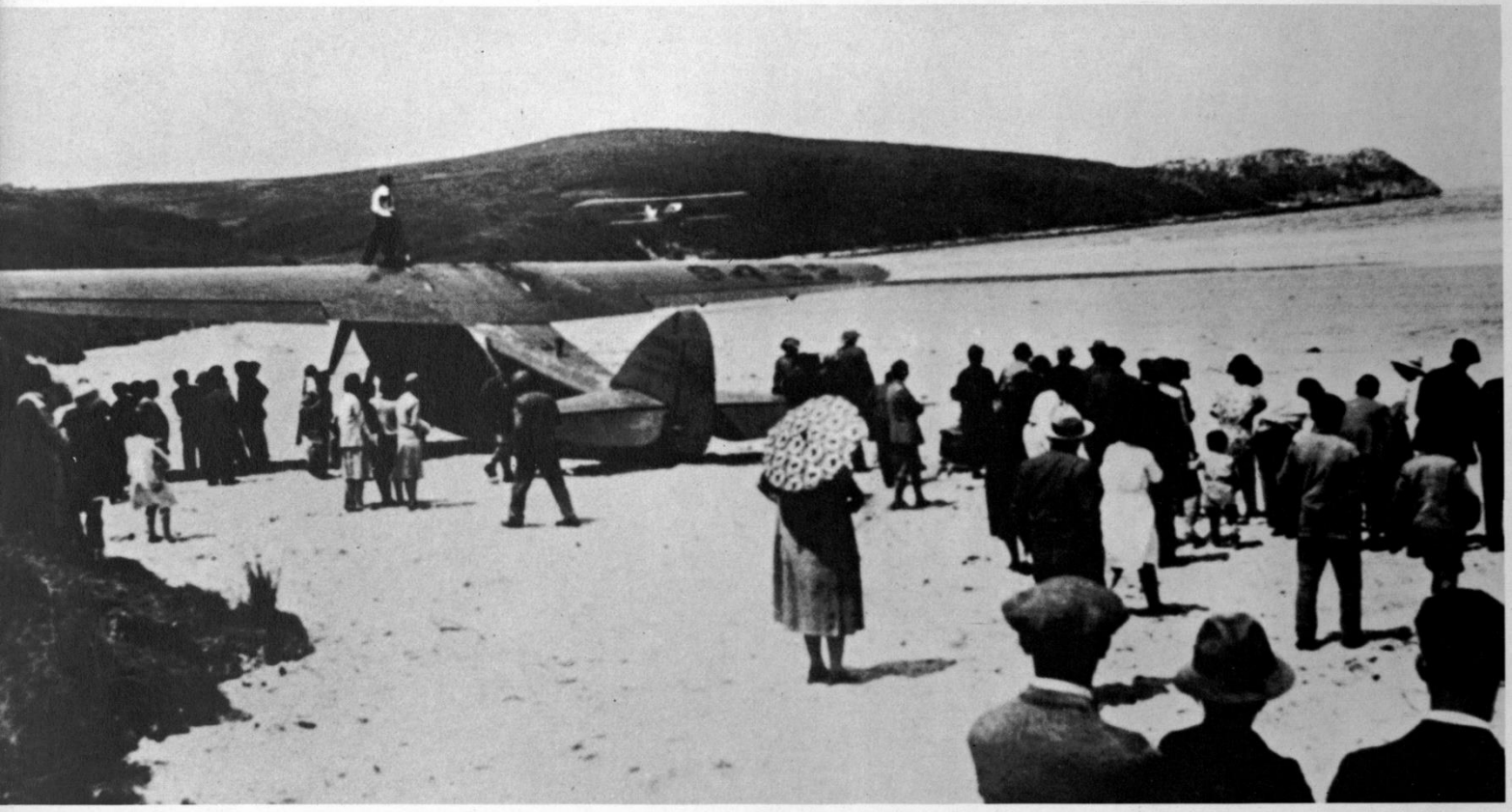
— Sur l'Atlantique ? fait Assollant, incrédule. Enfin... »

Mais pour Assollant, à l'instant de cette première rencontre, Lotti n'est rien de plus que le commanditaire. S'il ne fournissait pas l'avion, il n'y aurait pas de raid. Il n'y a donc pas à discuter... Reste à trouver un navigateur. Assollant propose René Lefèvre, sergent au 34e. Ainsi se trouve constitué l'équipage.

LE DÉCOLLAGE DU 3 SEPTEMBRE

Les deux militaires prennent un congé sans solde (pour n'être pas obligés de mettre l'Armée de l'Air dans la confidence).

Le départ est décidé pour le 3 septembre 1928, à l'aube. L' « Oiseau-Canari » (tel est le nom du Bernard, peint en jaune depuis sa sortie d'usine), chargé d'essence jusqu'à la limite — et même au-delà — prend son élan sur la piste du Bourget, s'efforce de décoller, échoue... La rage au cœur, Lotti est obligé de vidanger l'essence et Assollant se pose. C'est un échec et, pour Lotti, c'est une catastrophe. Car, depuis les tout premiers contacts avec Assollant et Lefèvre, il leur a fait promettre le secret absolu sur le raid : il ne faut pas, sous aucun prétexte, que la famille Lotti sache qu'Armand tente une aventure de ce genre. A aucun prix.



Arrivée des aviateurs espagnols IGLESIAS et JIMENEZ apportant le ravitaillement en essence, 15 juin 1929.

Or, le matin du 3 septembre, Lotti s'est glissé à bord de l' « Oiseau-Canari » clandestinement. Et maintenant qu'Assollant a posé l'avion intact grâce à un admirable cheval de bois in extremis, Lotti s'en va en courant avant l'arrivée des curieux. Juste au moment où il va sauter la barrière qui clôture l'aérodrome, un homme se précipite à sa rencontre. Lotti n'est pas encore habitué à être une «vedette» de l'actualité. Avant qu'il ait eu le temps de comprendre ce qui lui arrive, l'inconnu brandit un appareil photographique.

Et le soir même, dans « L'Intransigeant », tout le monde pourra contempler le portrait d'Armand Lotti, l'un des trois « fous volants » qui ont essayé en vain de décoller du Bourget le matin pour les Etats-Unis...

Lotti rallie l'étude de Maître Lefèvre, rue de Cléry (le frère de René Lefèvre, qui doit faire la navigation de l' « Oiseau-Canari »). A 10 heures, Assollant et Lefèvre arrivent, expliquent pourquoi le décollage n'a pas réussi : c'est stupide et ils ont bien failli y laisser leur peau à cause d'une étourderie de mécanicien qui a fermé par erreur le robinet de la nourrice d'essence.

Le lendemain, 4 septembre, la météo est moins bonne... La rage au cœur, les trois amis décident de tenter l'aventure par l'itinéraire de rechange : Paris-Casablanca-Saint-Louis du Sénégal. De là, ils traverseront l'Atlantique Sud dans le sens est-ouest puis, remontant les côtes américaines, ils reviendront en France par l'Atlantique Nord dans le sens ouest-est. Un tel raid, après tout, ce ne serait déjà pas si mal...

VERS LE MAROC

Le départ est décidé pour le 5, et Lotti s'installe à bord de l' « Oiseau-Canari » dès 2 heures du matin, pour essayer de sauver ce qui reste de son incognito. Si la famille, avertie par la photo dans le journal, voulait l'empêcher de partir, elle ne saurait pas où le trouver... Tout de même, il est majeur, dira-t-on ! Oui, majeur. Mais aujourd'hui, un demi-siècle plus tard, il avoue tout simplement :

« Je n'étais pas encore assez mûri par la vie et les échecs pour oser me permettre, même majeur, de faire front à l'autorité paternelle. Mon éducation s'opposait à cela. Et puis, aurais-je résisté aux larmes de ma mère, si elle joignait ses supplications à l'opposition de mon père ? »

Le décollage a lieu sans problèmes : cette fois, le robinet de nourrice est ouvert et l'avion n'emporte que 2 000 litres d'essence au lieu de 4 000. A Casa, les trois amis sont reçus et fêtés par les aviateurs militaires qui ont lu le récit de leur faux départ dans les journaux.

Le 6 septembre, l' « Oiseau-Canari » décolle pour Saint-Louis. Mais au-dessus de Mogador le moteur chauffe : auto-allumage ! Assollant est obligé de faire demi-tour sur Casablanca, avec l'intention de repartir de nuit, pour éviter les grosses chaleurs.

Or, à 10 heures du soir, lors du nouveau décollage, une petite tranchée non balisée endommage une poutre maîtresse de l'avion. Cette fois, il faut renoncer à tout départ : l'avion doit être renvoyé chez le constructeur et, quand il sera réparé, ce sera trop tard : la saison favorable aux raids transatlantiques sera passée...

Un an de perdu, c'est déjà grave à une époque où tous les aviateurs du monde rêvent de vaincre l'Atlantique. Mais le pire, c'est la réaction que suscite l'échec de Casa. La presse française se déchaîne. Elle affirme que les trois amis de l' « Oiseau-Canari » n'ont jamais eu l'intention de traverser l'Atlantique. Toute l'aventure n'a été qu'un « battage publicitaire » (dans Dieu sait quelles intentions inavouables). Assollant, Lefèvre et Lotti déshonorent l'aviation française !...

Un télégramme du ministère de l'Air rappelle Assollant et Lefèvre à leur unité, sans délai. Et tandis qu'ils partent pour le Bourget, le cœur gros, prêts à subir les brimades qui les attendent à coup sûr, Lotti reste seul à Casa pour assurer le retour de l'avion. En attendant, on le prie sèchement de dégager le hangar de l'armée de l'air pour occuper celui de l'aviation civile : payant...

TU VAS VENDRE TON AVION

Fin septembre, Armand Lotti rentre à

Raid accompli : l'Oiseau-Canari sur la plage de Comillas (Espagne) le 14 juin au soir.

On reconnaît de gauche à droite, Jean ASSOLLANT, René LEFEVRE, Armand LOTTI et Arthur SCHREIBER, après leur vol transatlantique, acclamés par la foule à leur arrivée à Paris.

Paris par l'Aéropostale, en « sac de sable » bien entendu. Un atterrissage forcé en Espagne met un peu d'animation dans le trajet, mais cela importe peu. Ce qui compte c'est le retour piteux d'Armand Lotti, fils prodigue d'un hôtelier qui n'aime pas les aventures :

« Tu est rentré, tu as repris ton travail, c'est bien, dit M. Lotti. Maintenant tu vas vendre ton avion.

— Non. »

C'est la première fois qu'Armand dit « non » à M. Lotti. Et, au fond, ce n'est pas pour lui-même qu'il s'oppose à l'autorité paternelle. Il explique qu'il est engagé moralement vis-à-vis de Lefèvre et Assollant :

« Je les ai mis dans le pétrin. Je dois les en sortir. Mon honneur est en jeu. »

Et à Mme Lotti, qui insiste aussi pour qu'Armand renonce, il demande :

« Accepterais-tu d'avoir un fils lâche? »

Cette fois, le jeune Lotti a gagné au moins le droit de ne plus mentir. Quand il va voler au terrain de Buc, il n'a plus besoin de parler de culture physique. Et à Buc, après un sérieux « discutage de coup », les aviateurs ont passé l'éponge. Ce qui compte, pour Lotti, c'est qu'ils l'ont traité comme un copain qui a raté son affaire, mais comme quelqu'un qui est « dans le coup ». Et cela, c'est presque aussi important que tout le reste.

LES RAIDS SONT DÉSORMAIS INTERDITS

Cela dit, l'aviation traverse une série noire à cette époque. En 1927, quatre avions sont tombés à l'eau en tentant la traversée de l'Atlantique. En 1928, neuf autres...

Et pour tout arranger, le ministre de l'Air Bokanowsky est tué en avion, lui aussi. Du coup, son remplaçant, Laurent-Eynac, prend une décision défi-

L'arrivée au Bourget, 16 juin 1929.

nitive, pour satisfaire une opinion publique déchaînée contre les « fous volants » : l'interdiction absolue des raids.
Plus question, pour Assollant, Lefèvre et Lotti, de décoller de France vers l'Amérique. Et la France, à cette époque, c'est aussi bien Casablanca ou Saint-Louis du Sénégal. Il ne reste plus qu'à renoncer, ou à tenter la traversée de l'Atlantique en sens inverse : charger l'avion sur un bateau et le remonter à New York. Cela, c'est une idée de Lotti, que rien décidément ne peut décourager. Mais les obstacles se multiplient à plaisir. Maintenant, c'est la maison Hispano qui veut leur reprendre le moteur prêté :
« Désolés... Ce sont les instructions du Ministère. »
Lotti s'obstine, plaide sa cause. On finit par lui vendre le moteur, contre une traite... qui ne sera pas mise en circulation. De plus, Hispano leur « prêtera » un mécanicien spécialisé.
Reste à trouver de l'argent, encore de l'argent pour ne pas débarquer sans un sou aux Etats-Unis. Et cette fois, c'est Mme Lotti elle-même, vaincue par l'acharnement de son fils, qui arrache un chèque au père...
Tout va bien, donc !
Pas du tout : la Compagnie Générale Transatlantique refuse d'embarquer l' « Oiseau-Canari », et les autres compagnies de navigation françaises après elle.
Heureusement, la « United States Line » accepte. Mais il va falloir s'évader de France. Car en fait, l'interdiction ministérielle de tous les raids aériens fait de l' « Oiseau-Canari » un véritable prisonnier...

SUR L'ATLANTIQUE EN PAQUEBOT

Lotti part pour l'Angleterre, arrange là-bas à l'avance le démontage de l'avion et son chargement sur le « Léviathan » lorsqu'il sera à quai à Southampton.
Reste à faire rallier Southampton à l'appareil bloqué à Orly. Assollant et Lefèvre demandent la permission de faire un petit vol autour du terrain pour que l'avion ne rouille pas. Permission accordée : avec ce qu'on leur a donné d'essence, ils ne traverseront toujours pas l'Atlantique ! pensent les « autorités ». L'Atlantique, non. Mais la Manche, oui...
Et c'est ainsi qu'au nez et à la barbe du Gouvernement français l'« Oiseau-Canari » finit par traverser l'Atlantique... à bord du « Léviathan ».
Le récit détaillé du raid lui-même sortirait du cadre de ce bref résumé d'une aventure en tout point exceptionnelle. Il faut lire le merveilleux livre d'Armand Lotti (1) pour vivre avec lui les derniers problèmes à résoudre avant le grand départ de la plage d'Old Orchard...

LE PLUS EXTRAORDINAIRE RESTE A VIVRE

Mais le plus extraordinaire reste encore à vivre. L' « Oiseau-Canari » a décollé enfin. Non sans peine. Assollant l'a arraché du sable par un virage en montant qui a évité in extremis la jetée qui coupe la plage. Pourtant, logiquement, l'avion devrait avoir assez de puissance. De plus, il est mal centré. Il est cabré de façon anormale, dangereuse. Malgré les efforts d'Assollant, il est à la merci de la moindre turbulence...
Et c'est alors que l'incroyable, l'invraisemblable se produit. Un inconnu apparaît, vêtu de cuir comme tous les aviateurs. Il vient de l'arrière de la carlingue et il sourit en tendant la main à Lotti :
« *Here I am*, dit-il... »
Aujourd'hui, plus de quarante ans après, on reste confondu. Un passager clandestin ! Un poids mort de 70 ou 80 kilos sur un avion déjà à la limite de ses possibilités. Alors que le ministère de l'Air considérait déjà que l' « Oiseau-Canari » ne traverserait pas l'Atlantique avec trois hommes à bord ? Il n'y a rien à faire maintenant qu'à choisir entre le demi-tour sans gloire et le risque supplémentaire écrasant. Après une brève explosion de colère,

(1) « L'Oiseau Canari », par Armand Lotti. Calmann-Lévy, éditeur.

Sans rancune... Armand LOTTI et Arthur SCHREIBER au BOURGET, le 16 juin 1929.

Assollant, Lefèvre et Lotti acceptent et poursuivent le raid à travers l'Atlantique, avec le clandestin.
Et c'est ainsi que la quatrième traversée de l'Atlantique en avion se terminera le 13 juin 1929 à Commillas (Espagne) avec à bord trois Français en révolte contre leur Gouvernement et un Américain... le premier resquilleur de l'histoire de l'aviation.
Aussitôt l'Atlantique vaincu, les trois « rebelles » deviennent évidemment des héros. Assollant et Lefèvre continueront leur carrière aéronautique. Armand Lotti, qui avait imaginé, voulu imposé ce raid envers et contre tous, parce qu'il avait perdu un œil à la chasse... Armand Lotti, lui, revient à l'hôtellerie. Son seul bénéfice sera un brevet de pilote accordé par dérogation spéciale.
Oui, c'est un véritable roman que l'aventure d'Armand Lotti.

Claude YELNICK.

Réception à Paris, on reconnaîtra R. LEFEVRE, A. LOTTI et son père, J. ASSOLLANT, A. SCHREIBER, puis à l'extrême droite L. BLERIOT.