



REVUE HISPANO-SUIZA n°5 - DECEMBRE 1963
« LE PASSAGER CLANDESTIN »



On avait halé l'appareil sur la plage, à bras d'hommes. Dans la lumière douce de cette matinée de juin, déjà chaude, les mécaniciens s'affairaient aux derniers préparatifs, sous l'œil vigilant de Raoul Leroy, le metteur au point d'Hispano. Les trois héros de la tentative attendaient : Jean Assolant, le pilote, René Lefèvre, le navigateur, et Armand Lotti, un sportif féru d'aviation qui commandait l'expédition et qu'on avait chargé des fonctions de radio. Ils ne montraient nulle nervosité. Des mois de préparation et la tentative faite une quinzaine de jours auparavant (qui les avait conduits à faire sagement demi-tour une heure après le décollage) leur avaient appris la patience. Des journalistes, des photographes, des curieux regardaient, désœuvrés. Il y avait aussi Mme Assolant, une jeune et charmante girl américaine, épousée de la

veille, et qui se résignait à voir partir son époux... sans elle pour ce curieux voyage de noces.

A une centaine de mètres de là, sur la même grève de sable fin d'Old Orchard, dans l'Etat du Maine, U.S.A., un groupe semblable d'aviateurs, de mécaniciens et de curieux entourait un autre avion. C'était l'équipe de Yancey et Williams, des concurrents américains, qui voulaient tenter aussi la grande aventure de la traversée de l'Atlantique, sur un avion Bellanca, le *Green Flash*, et se proposaient Rome comme point de destination.

Jeudi 13 juin 1929. Deux ans plus tôt, à quelques jours près, Lindbergh sur son *Spirit of Saint-Louis* avait, le premier, franchi l'Atlantique Nord d'ouest en est. Cinq traversées avaient été réussies depuis lors. Mais Assolant, Lefèvre et Lotti constituaient le premier équipage français à affronter l'épreuve, pour atteindre Paris d'un seul coup d'aile.

Quant à franchir l'Atlantique Nord en sens inverse et d'un seul vol, c'était une autre affaire. Il faudra attendre quinze mois encore pour que Costes et Bellonte, les 1^{er} et 2 septembre 1930, réussissent l'exploit du Paris-New York sur le *Point d'interrogation*, un Breguet-Hispano.

L'Oiseau canari, l'avion équipé par Lotti - qui devait son nom à l'éclatante couleur jaune dont il était peint — était un monoplane Bernard de 17,30 m d'envergure et de 42,90 .m² de surface portante. Il portait le n°9422 sur ses ailes. Un moteur Hispano-Suiza de 600 CV, type 12 Lb, entraînait son hélice.

On avait embarqué 2.760 litres d'essence et 1.000 litres de benzol. Le poids total de l'appareil était de 5.710 kg, dont 2.980 de carburant, 590 d'organes propulseurs et 1.300 de planeur. Le surplus, comprimé au strict minimum, était représenté par l'équipage et les vivres (6 sandwiches, 6 citrons, 6 bananes) : 340 kg en tout — du moins, on le croyait...

Il est 10 heures au soleil, 15 heures à Paris. Le moteur chauffe. Un dernier regard sur le tableau de bord. Les dernières poignées de main. Leroy, la larme au bord de l'œil, regarde son enfant qui va partir... sans lui. Deux « plein gaz ». Un signal. On enlève les cales. 10h 10mn. L'appareil roule sur le sable fin, face au vent qui souffle du sud-ouest.

Accroupi dans l'étroite cabine, Lotti regarde défiler le paysage, cherchant les points de repère qui ont été pris. Voici la « villa rose », à moitié du chemin possible. L'avion n'est pas en ligne de vol. contrairement aux prévisions. La queue traîne encore sur le sable.

Assolant, les mains crispées aux commandes, serre les dents, un peu pâle.

La « villa basque » ! L'avion est déjà aux trois quarts de la « piste ». La queue se soulève un peu, retombe... On dirait qu'elle sautille avec mauvaise grâce.

Au bout de la plage, il y a une jetée, et la mer qui semble s'avancer terriblement vite à la rencontre de l'avion. La voici toute proche. *L'Oiseau canari* s'est enfin soulevé. Il vole maintenant au ras des flots. La catastrophe a été évitée de justesse.

Moins d'une demi-heure plus tard, le concurrent américain, le *Green Flash*, allait s'élancer à son tour... pour faire « un cheval de bois » et se briser aux trois quarts.

Cependant, à bord de *l'Oiseau Canari*, qui continue de voler la queue basse, à quelques mètres au dessus de l'eau, Lotti et Lefèvre se regardent. Il est difficile de se parler dans le bruit assourdissant du 600 CV. Pourquoi le décollage a-t-il été si lent, si pénible ? Pourquoi Assolant ne prend-il pas de la hauteur ? Pourtant le moteur tourne rond. Tout va bien...

Lotti jette un regard derrière lui. Et il aperçoit, sortant de la porte de visite des commandes de queue... un pied.

S'extirpant avec peine de la cachette invraisemblable où il s'est allongé, un jeune homme blond, souriant, l'air candide, un peu inquiet cependant, se redresse devant les yeux stupéfaits des aviateurs. C'est un « typical » Américain... Au même moment, comme brusquement soulagé, l'avion se redresse et grimpe allègrement vers le ciel.

Une exclamation brève, souvent employée pour marquer la surprise et l'indignation, a salué l'entrée en scène du « passager ».

Les présentations — si l'on peut dire — sont vite faites. L'inconnu est un jeune clerc de Portland, Arthur Schreiber. Il voulait traverser l'Atlantique en avion. Et, trompant la surveillance des gardiens, il a réussi à se cacher dans la queue de l'appareil, au risque de bloquer les fils de commande des gouvernails.

C'est tout simple !

C'est tout simple, mais ce supplément de poids imprévu, et mal placé, a rendu le décollage beaucoup plus laborieux, a failli le faire tourner en catastrophe.

C'est tout simple, mais les 70 kg du garçon ont représenté au départ, et vont représenter dans la traversée un excédent de dépense de carburant assez facile à calculer : plusieurs heures de vol en tout cas.

A la surprise a succédé chez les Français l'indignation, la fureur... Et, dans leur premier mouvement, l'envie les prend vraiment de balancer par-dessus bord ce supplément de bagage incongru.

Mais il a l'air si candide, ce garçon !

Et puis les aviateurs sont de braves gens. Ils n'hésitent pas à exposer leur propre vie dans une tentative audacieuse et risquée. Mais ils n'ont pas un tempérament à supprimer la vie d'un importun, même si celui-ci les met dans un embarras terrible.

La décision est prise de le garder, l'imbécile.

Mais Lotti, homme d'affaires précis, fait prendre à Schreiber l'engagement de rétrocéder 50 % des droits qu'il ne manquera pas de toucher sur le récit de son aventure, à titre de contribution aux frais de l'expédition. (C'est bien juste après tout !). Et il fait allonger le passager à plat ventre entre les réservoirs.

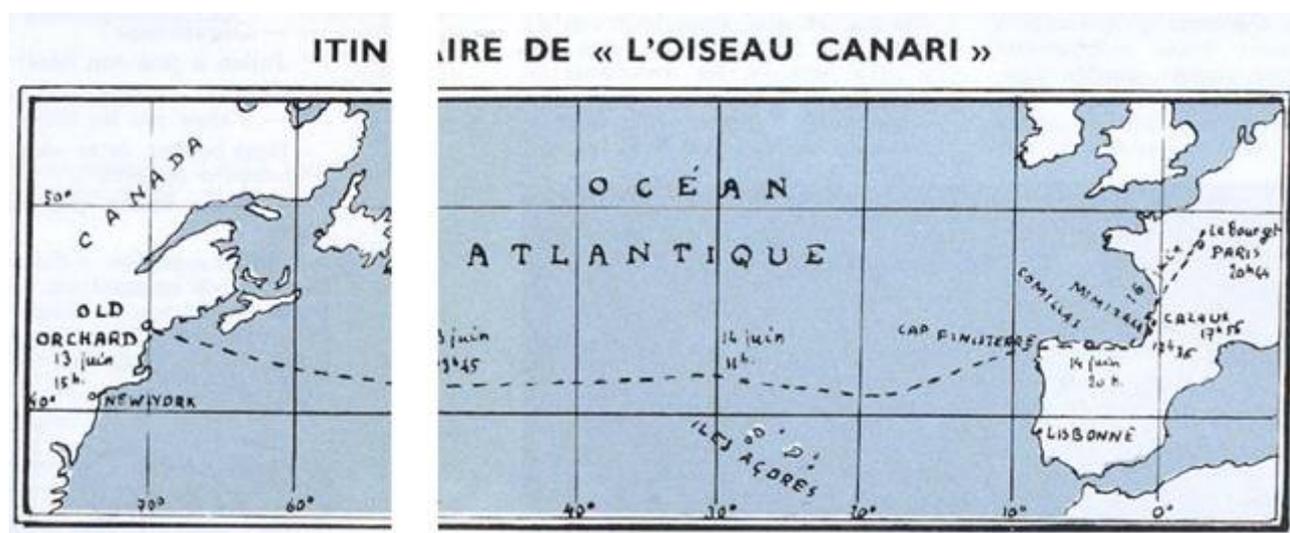
La mer brille sous l'avion qui file vers l'est selon le cap prévu : Saint-Nazaire pour aborder les côtes de France, puis Le Bourget, où l'atterrissage est prévu pour le lendemain 14 juin, en fin d'après-midi. 5.300 km à parcourir, cela demande 28 à 30 heures de vol, avec le poids embarqué.

Oui, mais le poids embarqué n'est plus le poids calculé. Les prévisions ne valent plus.

Ce sacré Schreiber, à défaut de le balancer par-dessus bord, on a vraiment envie de lui tirer les oreilles et de lui donner une paire de claques, comme à un enfant turbulent qui dérange les parents dans leurs occupations sérieuses !

Lefèvre, navigateur, refait ses calculs, discute avec Assolant et Lotti. Il ne faut pas tenter l'impossible. L'essentiel est de traverser « la grande mare ». Il ne s'agit pas d'y finir bêtement en panne sèche... si l'on peut dire cela d'un plongeon fatal.

Allons ! on va dériver vers le sud-est, pour se rapprocher des Açores. Il sera temps de décider le lendemain matin, selon la consommation observée, d'un changement de cap vers l'Espagne, sinon vers la France... vers ce Bourget qu'avait atteint directement, et si aisément en apparence, le camarade Lindbergh.



Les heures passent. Par T.S.F., Lotti a pu prendre contact avec plusieurs navires, le paquebot français *Rochambeau* notamment, avec le *Laconia* avec *l'American Farmer*. La météo est mauvaise.

Le temps se gâte. Le soir, c'est la tempête *l'Oiseau canari* est ballotté comme une feuille dans le vent. Il fait une chute de plusieurs centaines de mètres dans un « trou d'air ». Assolant monte à 2.000 mètres. Mais il fait trop froid. Il faut redescendre dans les nuages

Heureusement, le moteur tient le coup, tourne rond, sans un raté. Sa régularité reconforte les aviateurs, « les remet dans la voie de l'espérance », dira plus tard Lotti.

Schreiber n'est pas très faraud. Au milieu de la nuit, il a serré les genoux de Lotti en lui criant : « Vous croyez qu'on va en sortir ? » Paternel, et pour lui remonter le moral, Lotti a répondu : « Si vous vous rappelez quelques prières de votre jeunesse, c'est le moment... ».

Au petit matin du 14 juin, le vent et la pluie semblent moins violents. L'avion pique droit sur le cap Finistère, au nord de l'Espagne. A midi, il est par le travers des Açores, mais franchement dans le nord, quoique plus bas que la route initialement prévue. Quelques heures plus tard, Lotti peut toucher par T.S.F. le poste portugais de Lavadores.

La côte de la péninsule ibérique est abordée vers le cap Finistère en fin d'après-midi, et l'avion suit la côte. Mais le carburant touche à sa fin. Il faut atterrir à tout prix. A 20 heures, Assolant pose l'avion sur la plage d'Oyambre, près de Comillas, en Espagne, à quelques kilomètres de Santander.

Cet atterrissage de fortune ne cause que des dégâts assez légers, réparables. L'avion pourra repartir.

L'Atlantique a été traversé : 5.500 kilomètres en 29h 22 mn, à 188 kmh de moyenne. Le succès n'est pas aussi complet que Lotti et ses camarades l'avaient espéré, mais c'est un magnifique résultat tout de même : la première traversée de l'Atlantique Nord d'un seul bond par un équipage et un matériel français en attendant la première mondiale dans l'autre sens qu'accompliront deux autres Français, en 1930, triomphalement.

Le dimanche matin seulement, 16 juin, *l'Oiseau canari* pouvait repartir et, après une panne d'alimentation à Mimizan et une escale de ravitaillement à Cazaux, il atterrissait au Bourget à 20h 44 au milieu d'une foule enthousiaste.

Les aviateurs seront solennellement reçus par le Président de la République, à l'Hôtel de Ville, au Sénat, à la Chambre, à l'Aéro-Club, au Matin. Un banquet leur sera offert au Claridge par les Sociétés Bernard et Hispano-Suiza. Et ils accompliront ensuite, sur leur *Oiseau canari* un tour d'Europe, recevant dans onze capitales un magnifique accueil.



De gauche à droite :
Lefèvre, Assolant, Schreiber, Lotti.

Photo Musée de l'Air.

Partout on admirera le matériel français vainqueur de l'Atlantique : la cellule Bernard et le moteur Hispano-Suiza qui, dira Assolant, « malgré le handicap du passager inattendu, malgré la tempête infernale, n'a pas eu la moindre petite défaillance pendant tout le parcours ».

Et le passager clandestin, qu'était-il devenu ?

A l'arrivée au Bourget, il fut porté en triomphe, lui aussi.

Mais ce fut tout. L'ambassade et la colonie américaines de Paris « l'ignorèrent » : il avait manqué de *fair play*, et cela choquait ses compatriotes. Les journalistes le malmenèrent même quelque peu.

Il ne fut pas reçu à l'Elysée, non plus qu'à l'Hôtel de Ville. Dès le 20 juin, il s'embarquait à Cherbourg sur le *Leviathan* qui, quelques semaines plus tôt, avait transporté en Amérique, sur son pont, l'*Oiseau canari* démonté.

A Cherbourg, avant de monter à bord, il se cacha pour fuir les journalistes : ceux-ci avaient dit trop de mal de lui, déclara-t-il à l'un d'eux.

Et puis, il allait avoir à donner à l'administration des U.S.A., qui ne badine pas sur ces questions, des explications délicates sur l'impardonnable faute qu'il avait commise : il avait quitté le territoire américain et prétendait y rentrer... sans passeport !

Mais il ne faut pas trop le plaindre. Une jeune compatriote, Miss Adeline Gordon, l'avait pris en pitié à Paris et repartait avec lui.

Il se consolait comme il pouvait !

Retranscription et mise en page : François-Xavier Bibert - Septembre 2017

Cette page est une annexe à la page :

[Jean ASSOLLANT, pilote de l'Oiseau Canari](#)

Faisant partie du

[Site personnel de François-Xavier Bibert](#)