

Jacques Noetinger
de l'Académie Nationale de l'Air et de l'Espace

l'aviation

Une révolution du XX^e siècle



NEL

Treize tentatives de traversées de l'Atlantique, marquent l'année 1929. Neuf seront des échecs. Deux équipages effectueront le même parcours, en manquant l'un et l'autre la destination souhaitée mais en joignant cependant, sans escale, l'Amérique à l'Europe.

Avec un Passager Clandestin

Quand Armand Lotti (1897-1993) décida de s'impliquer dans l'épopée de l'Atlantique Nord, il ne se doutait pas de l'aventure rocambolesque, aux rebondissements inattendus, qu'il allait vivre. Fils du propriétaire de l'hôtel Lotti réputé, à Paris, il disposait d'importants moyens financiers. Le fait d'être borgne ne lui permettant pas d'être pilote, il fait appel à Jean Assollant (1905-1942) et René Lefèvre (1903-1972), deux pilotes expérimentés, se réservant de jouer le rôle de radio... sans compétence à ce titre ! Il porte son choix sur un prototype de raid, le Bernard 161 baptisé « Oiseau Canari » (couleur retenue pour être mieux identifiés en cas d'atterrissage amerrissage forcé) monomoteur Hispano-Suiza de 600 ch.

Au cours de l'été 1928, Assollant procède à une série d'essais sauf celui du décollage à pleine charge, faute de temps.

Le 3 septembre, décollage du Bourget engagé mais interrompu de justesse suite à un incident d'alimentation d'essence. Assollant a fait preuve d'une grande maîtrise, l'avion est intact. Deux jours plus tard, nouveau départ, cette fois avec pour objectif le Sénégal, l'Amérique du Sud et New York en vue d'une traversée New York/Paris, jugée moins risquée que Paris/New York, face à des vents contraires. Nouvelle déception, le moteur se met à chauffer et Casablanca est atteint de justesse. Un retour vers la France ne peut avoir lieu, car un sillon non balisé stoppe l'avion, la structure a souffert... l'équipage se sépare. L'avion réparé regagnera le Bourget. Mais le Ministère de l'Air, impressionné par les échecs - souvent tragiques - des nombreuses tentatives de raids transatlantiques, interdit purement et simplement tout départ d'un équipage français.

Mais Armand Lotti est obstiné et « futé ». Usant de subterfuges et sous prétexte d'un vol d'essai, Assollant va se poser en Grande-Bretagne où, avec diverses complicités, l'avion est démonté puis chargé clandestinement à bord d'un navire américain, le « Léviatham ». L'« Oiseau Canari », remonté, est amené sur la plage d'Old Orchard.

Là l'équipe reconstituée reçoit la visite de Clarence Chamberlin qui, surpris du peu d'équipements de navigation dont est doté l'appareil français, offre un ensemble « Pioneer », identique à celui dont disposait Lindbergh.



Bernard 161 « Oiseau Canari »

Les essais se poursuivent, il faut minutieusement observer à maintes reprises l'état du sable. La météo est désespérante, les jours d'attente de conditions favorables se succèdent. Assollant s'est émancipé pendant cette période... et se trouve acculé à se marier !...

A côté du Bernard, un Bellanca attend lui aussi le feu vert pour s'élancer vers l'Europe., rêve inassouvi, suite à une panne au décollage, le 13 juin.

1929 - Quant à l'« Oiseau Canari », chargé de 3.900 litres d'essence et de 210 litres d'huile, il décolle le 20 mai 1929, sans problème. Malheureusement quelques minutes plus tard, le moteur se met à tousser : l'essence américaine est trop volatile pour l'Hispano-Suiza qui fait de l'auto-allumage. Lotti... préposé à la manœuvre, vidange en grande partie les réservoirs et l'avion revient se poser à son point de départ.

Le temps s'est gâté. Météo et servitudes administratives reportent une fois de plus le décollage qui finalement a lieu le 13 juin... Assollant a du mal à arracher l'avion de la plage et, de justesse, il évite l'extrémité de la jetée qui se trouve dans l'axe. Pourquoi a-t-il eu tant de difficultés à soulager l'arrière de l'appareil ? L'explication ne tarde pas.

Du fond de la carlingue, s'avance un jeune américain qui, ayant réussi à détourner l'attention des responsables de la sécurité de l'avion, a pu, de nuit, pénétrer dans le fuselage, bien décidé à vivre l'aventure d'un vol transatlantique ! L'équipage entre dans une rage terrorisante pour Arthur Schreiber, passager clandestin. On le menace de le jeter à la mer ! Finalement on l'oblige à signer un engagement de ne tirer aucun profit des médias et l'interdiction de donner des interviews. Mais la présence d'un quatrième homme à bord alourdit l'avion, augmente la consommation et réduit la vitesse. De surcroît la météo s'en mêle. Pluies, orages, vents contraires compliquent la tâche d'Assollant. Lefèvre doit jouer sur la navigation car il s'avère que l'« Oiseau Canari » serait en panne d'essence avant d'atteindre Paris.

C'est donc sur la plage espagnole de Comillas que se pose, sans encombre, le Bernard 161. Schreiber est responsable de l'échec du New York/Paris envisagé. Cependant Assollant, Lefèvre et Lotti sont les premiers français, sur un avion français à avoir traversé l'Atlantique Nord sans escale, ayant parcouru 5.500 km en 28 h 22 de vol.

Dès le lendemain, avec peu d'essence, l'avion décolle et regagne le Bourget, par étapes. Il est accueilli par une foule en liesse.

Les péripéties de cette traversée prouvent que les vols transatlantiques sont très aventureux. Il faudra encore bien des années avant que l'ère des pionniers cède la place aux liaisons commerciales régulières...

Les tentatives se succèdent.

Le 8 juillet 1929, à peine un mois après l'« Oiseau Canari », le Belanca « Pathfinder » décolle à son tour de la plage d'Old Orchard pour la seconde fois. L'équipage Yancey-Williams tente une liaison New York/Rome. Egalement contrarié par la météo et à court d'essence, le vol se termine en Espagne, cette fois à Santander après 30 heures 30 de vol.

1930 - *L'année 1930 marque une nette régression des tentatives qui se limitent à 9 dont 4 échecs.*

A retenir, la première traversée postale de Saint Louis du Sénégal à Natal (Brésil) par Jean Mermoz, Jean Dabry (1901-1990) et Gimié, à bord de l'hydravion Latécoère « Comte de la Vaux » avec 130 kg de courrier. Il s'agissait donc de la traversée de l'Atlantique sud le 12 mai 1930.

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

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