

# L'INTRANSIGEANT

Le Journal de Paris

Directeur : LEON BAILBY

Le Journal de Paris

Mardi  
18 Juin  
1929

57 ANS -- N° 11511  
FONDÉUR : HENRI DE LAURENT  
116, Rue de Valenciennes, PARIS (2<sup>e</sup>)  
Publié par  
chez l'éditeur du Journal

## INTERVIEWS NOCTURNES... PROLONGÉES

De minuit à 5 heures du matin avec Lefèvre et Lotti

De nouveaux détails sur le raid : le pilotage, la navigation, la radio

what is your name ?  
your profession ?  
where are you from  
Arthur Schreiber  
je comprend un peu  
française

— QUI ETES-VOUS ?

*On lira d'autre, part des détails sur la conversation écrite qui s'engagea entre Lotti et Schreiber, lorsque ce dernier se révéla aux navigateurs de l'Oiseau Canari. Voici le fac-similé des premières questions que Lotti posa au passager clandestin et les réponses de ce dernier.*

— *Quel est votre nom ? Votre profession ? D'où venez-vous ? Et les réponses :  
— Arthur Schreiber ; je comprend un peu française. »*

Après leur arrivée au Bourget, Assollant, Lefèvre et Lotti, toujours accompagnés de leur passager clandestin ; l'Américain Schreiber, se sont retrouvés chez les parents de Lotti pour dîner. Mais les héros, de la traversée de l'Atlantique n'ont pas disposé tout de suite et à leur guise de leur temps : il leur a fallu répondre aux mille questions posées par des journalistes venus pour connaître quelques faits et quelques impressions du raid sportif. Ces conversations ont été très longues : à

minuit et demi, quand je suis venu rendre visite à l'équipage, les aviateurs, leurs familles et quelques-uns de leurs amis étaient encore assis autour de la table dîner.

Dans le calme de cette réunion intime, Assollant, Lefèvre et Lotti avaient pu retrouver un peu de repos.

Plusieurs corbeilles de roses, envoyées par des amis, garnissaient le salon. Sur un meuble, cent dix télégrammes étaient entassés ; les uns avaient été reçus à Comillas et les autres à Paris. L'Américain Schreiber, débarrassé de son veston, en corps de chemise, écrivait à l'écart.

Au Bourget, j'avais pu avoir, une conversation, rapide cela va sans dire, avec Lotti et avec Lefèvre. Je retrouvais Assollant pour la première fois depuis le départ du train transatlantique à la gare Saint-Lazare.

Assollant, en tendant la main, me dit avec le plus grand naturel : « Que racontez-vous de neuf ? » comme si c'était lui qui avait quelque chose à me demander !

— C'est à moi à vous poser cette question, lui répondis-je, tandis que Lotti et Lefèvre se séparaient de quelques amis.

— Ç'a été dans l'ensemble, très pénible. Mais il fallait tenir et nous avons tenu. Voyez-vous, ma cravate aux couleurs du Stade Français m'a porté bonheur ; c'est un fétiche précieux.

Cette conversation n'est pas allée plus avant : Assollant, très fatigué, portant sur le visage des traces de surmenage, est parti avec son père et sa mère. M. et Mme Lotti se sont également retirés et nous n'avons plus été que six dans le salon Empire. Lefèvre et Lotti, secoués par les événements, n'éprouvaient pas du tout le besoin de se coucher. Quant à Schreiber, il avait filé à l'anglaise.

Lotti au cours de son récit à bâtons rompus dit : « Ne nous cachons pas la vérité : nous avons été servis par la chance. Je ne veux pas, pour cette raison, diminuer les mérites d'Assollant et ceux de Lefèvre.

« J'attendais beaucoup d'Assollant dont je connaissais bien les qualités de cœur, mais Assollant m'a stupéfié : il a été merveilleux d'allant de ténacité et de résistance. Sur 28 heures 40 de vol, il a piloté tout près de 23 heures et demie ; c'est Lefèvre qui l'a remplacé au poste de pilotage. Pas un instant, même dans des phrases critiques du voyage, Assollant n'a douté du succès. Au milieu de la tempête, pendant deux heures, il a tenu en main, sans faiblir une seconde, un « Oiseau Canari » qui était la proie des éléments déchaînés. L'avion faisait des bonds gigantesques dans la nuit d'encre, la pluie tombait avec force, nous étions terriblement secoués, et toujours Assollant conservait le contrôle de sa machine.

« Assollant a gagné ses galons de grand pilote en décollant comme il a décollé, les roues frôlant l'eau, et se comportant aussi brillamment dans un voyage où nous Savons vu l'océan^ que pendant trois heures à peine. »

*(Voir la suite en Dernière Heure.)*

## **APRÈS LE RETOUR TRIOMPHAL**

---

### **Assollant, Lefèvre et Lotti nous parlent des péripéties de leur raid transatlantique**

---

**(Suite de notre article de 1<sup>ère</sup> page)**

C'est au tour de Lefèvre de parler. Nous l'écoutons religieusement ; Lotti paraît entendre son compagnon pour la première fois.

— Jamais nous ne nous féliciterons assez de l'aide apportée par les Américains pendant notre séjour et durant nos préparatifs. Lindbergh et Chamberlin sont venus nous voir. « Lindy » nous a proposé ses services pour quoi que ce soit, ce qui nous a flattés particulièrement. Chamberlin est un camarade délicieux. Un exemple. Au cours d'une de ses visites, Chamberlin nous a vanté un certain compas, celui qu'il avait utilisé pour son raid New-York-Eigleben. Nous lui avons répondu que nous en connaissions toutes les qualités, mais que son prix d'achat, 10.000 francs, était trop élevé pour nous. Chamberlin ne parut attacher aucune importance à notre réponse. Le lendemain, nous recevions de lui un télégramme pour nous dire qu'il mettait son propre compas A notre disposition. Ce geste est vraiment touchant.

« Les Américains, qui avaient suivi tous nos essais, ont eu confiance en nous. Pour les remercier, nous allons repartir pour New-York dans un mois ; nous prendrons le paquebot à l'aller et au retour : on ne tente la traversée qu'une fois dans sa vie ! »

### **Lefèvre, navigateur**

Lefèvre arrive au chapitre de sa navigation. Il prend un bout de papier et un crayon : Lefèvre aime beaucoup tracer un croquis au cours d'une explication.

— Nous avons décidé de partir en direction de la pointe de la Nouvelle-Ecosse, puis ensuite, en mettant le cap sur le Sud-Est pour voler jusqu'à un certain point, défini, au milieu de l'Océan.

Et Lefèvre dessine toujours. Il reprend :

Nous avons atteint ce point déterminé en suivant la route des paquebots. Mais ce fameux point était en plein dans la zone troublée. Que faire alors ? Impossible de remonter vers le Nord-Est pour tâcher ensuite de gagner Saint-Nazaire. Nous prenons la décision de « piquer » vers les Açores pour nous diriger ensuite vers Porto. La navigation a été assurée de telle manière que nous avons, touché le continent européen exactement au cap Finistère. Deux fois j'ai fait le point avec le sextant, et j'ai eu la chance de ne pas me tromper.

« Pendant les deux heures critiques, nous n'avons pu réellement naviguer », a tenu à ajouter Lefèvre.

### **« J'étais le radio... »**

« Pendant ces deux heures-là, enchaîne Lotti, j'ai, à diverses reprises, passé, pendant de longues minutes, l'indicatif de notre avion : F A X. Je ne cache pas que j'ai été à deux doigts de lancer un S O S.

« En passant F A X à jet continu les paquebots savaient que nous étions toujours en vol et pouvaient déterminer notre position. Mesure de sécurité.

« Dans la fameuse tempête, j'ai passé, en anglais, un message à un poste des Açores pour lui dire que nous ne pouvions pas assurer notre navigation et qu'il veuille bien nous dire si nous étions dans la bonne direction en lançant, cinq minutes plus tard une série de traits.

« Je ne peux pas expliquer comment j'ai été ramassé en moi-même pendant cinq minutes d'attente. J'étais inquiet et confiant cependant. Tout à coup j'entends : trait, trait, trait... Si j'avais reçu une décharge électrique je n'aurais pas été plus secoué. Je le confesse : j'ai vécu une minute d'ivresse et j'ai eu, sur l'instant, la plus profonde admiration pour Assollant, le pilote, et Lefèvre, le navigateur.

« On ne saurait s'imaginer quelle satisfaction nous avons eu de pouvoir « converser » avec les paquebots : nous les interrogeons et ils nous répondaient. Nous étions heureux comme des enfants et ces communications devenaient un amusement. »

### **Voici la terre**

« Quand nous avons décidé de nous poser à Comillas, il restait deux cents litres dans nos réservoirs. Nous avons trouvé tout naturel, signale,

Lefèvre, de trouver la terre européenne au-dessous de nous. Nous étions tellement concentrés en nous-mêmes que nous n'avons eu aucune impression particulière. »

Il y avait trois heures que nous bavardions sous le regard impassible d'un maître d'hôtel qui n'avait eu à nous servir qu'un peu de bière fraîche.

L'aurore perçait les vitres du salon. Lotti propose de sortir pour prendre un peu l'air. A trois heures et demie Lotti et Lefèvre se sont rasés tandis que nous jouions, au phonographe, un tango argentin demandé par Lotti.

Nous avons bondi à Montparnasse, où nous ne sommes pas restés deux minutes, pour grimper tout de suite vers Montmartre.

### **Lotti a dansé à 4 heures**

Dans un établissement de nuit Armand Lotti a dansé un tango et un fox-trot avec la femme d'un de ses amis avec qui nous étions. Cependant Lefèvre « discutait toujours le coup ».

A cinq heures, nous étions attablés dans un petit café de la place Clichy devant un plat de choucroute.

Et ce n'est qu'à cinq heures et demie que Lefèvre et Lotti sont rentrés se coucher rue de Castiglione. Lotti s'était endormi profondément dans l'auto qui nous ramenait de la place Clichy à l'hôtel. Lefèvre et Lotti se sont levés évidemment très tard ce matin. — R. PEYRONNET DE TORRES.

### **La curieuse physionomie de Schreiber**

On était assez curieux, hier, de connaître la physionomie du quatrième passager de « l'avion Jaune », le jeune Arthur Schreiber, dont on ne sait s'il faut louer l'audace ou déplorer l'inconscience.

Dès que Lefèvre, Assollant et Lotti eurent fait leur apparition, hissés sur de fortes épaules, on chercha des yeux le personnage qui avait trouvé un si bon moyen de faire parler de lui.

S'était-il encore caché dans la carlingue ? Avait-il disparu sans crier gare ?

Point du tout. Arthur Schreiber qui est décidément très à la page se trouvait déjà entouré par de nombreux concitoyens qui le portaient en triomphe et le pressaient de questions.

— Où allez-vous coucher ?

— Qu'allez-vous faire à Paris ?

Fort à son aise, Schreiber répondait qu'il n'en savait rien.

Naturellement tous les Français s'intéressaient également à ce garçon.

On peut dire que, d'une façon générale, il a produit une impression sympathique.

Pas très grand, mais souple et très sportif, il a, pour le servir, un bon sourire qui lui a peut-être épargné le violent ressentiment que sa présence inopinée provoqua, lorsqu'ils l'aperçurent, chez les autres membres de l'équipage.

Et il faut croire qu'il a réussi à les conquérir puisqu'ils l'ont gardé avec eux jusqu'à la fin de leur voyage.

Après avoir partagé avec les aviateurs les honneurs de la réception, Schreiber s'en fut avec eux à l'hôtel Lotti, où une chambre lui fut donnée.

C'est là que je pus le joindre et lui poser quelques questions.

Je m'attendais à ce qu'il y répondit avec une certaine émotion ou tout au moins avec quelque hésitation.

### **Interview**

Mais je m'aperçus vite que Schreiber n'était pas de ceux qu'une interview intimide. M. Ford n'aurait pas eu de réponse plus précise.

Si parfois quelque chose l'embarrassait, il se tournait vers un de ses compatriotes qu'il semblait avoir choisi pour protecteur et lui demandait :

— Puis-je, dans mon âme et conscience, répondre à cette question ?

Et il continuait sans se troubler.

C'est ainsi que j'appris que Schreiber avait 22 ans, qu'il était Américain, que ses grands-parents hongrois avaient émigré en Amérique, qu'enfin son père exerçait la profession de fourreur pour laquelle il ne se sentait pas personnellement de dispositions spéciales.

— Mes goûts, dit-il, me portaient davantage vers les voyages et l'aventure que vers le commerce.

« L'aviation me tentait, beaucoup, mais je n'avais pu encore réussir à monter en avion. C'est alors que je conçus le projet de m'embarquer clandestinement à bord de l' « Oiseau Jaune ». Il faut vous dire que j'ignorais tout de l'aviation et que j'étais loin de me rendre compte de l'acte de folie que j'allais commettre et du danger auquel j'allais exposer les aviateurs français.

« Je veux donc supporter toute la responsabilité de mon acte.

« Je m'embarquai dans *l'Oiseau Jaune* dix minutes avant le départ et je me dissimulai le plus loin possible dans la queue de l'appareil. J'appris par la suite combien j'avais été imprudent en m'installant dans un endroit où je risquais de coincer les commandes de l'avion. Jusqu'à ce moment, je n'avais jamais parlé à Assollant, et si je savais que nous allions; partir pour l'Atlantique, je ne connaissais pas la direction que nous allions prendre. Le but du voyage m'était totalement inconnu.

« Ce n'est qu'un quart d'heure après, le départ que je me risquai à sortir de ma cachette. Lefèvre et Assollant étaient à l'avant au poste de pilotage ; Lotti, à l'arrière. Je lui mis la main sur l'épaule.

« Vous vous doutez de sa surprise ! Il a dû vous dire que sa première idée fut de me lancer par-dessus bord. Mais, fort heureusement, il revint sur cette décision et décida de continuer le vol avec moi.

### **Présentations...**

Immédiatement s'engagea entre nous une conversation tacite (le bruit du moteur empêchant d'entendre quoi que ce soit).

M. Lotti me posa en anglais des questions qu'il inscrivit sur des petits bouts de papier.

— *What is your name ?* (Comment vous appelez-vous ?)

— *Your profession ?* (Votre métier ?)

— *Where are you from ?* (D'où venez-vous ?)

Plus tard, comme je lui demandais si les choses allaient convenablement, il me répondit qu'elles allaient jusqu'à preuve du contraire — ce qui ne me rassura qu'à moitié.

Et en effet, il y eut des moments terribles dont je me souviendrai toute mon existence.

A un moment donné, je crus bien que tout était fini et je confiai mes impressions A Lotti qui n'était pas loin de les partager.

Quelle joie d'apercevoir la côte d'Espagne ! C'est égal, je suis bien heureux d'être ici », conclut philosophiquement le jeune Arthur. — JEAN VIDAL.

---

### **Lefèvre nous dit comment il a « navigué »**

Le rôle du navigateur dans un raid transatlantique est primordial. De son habileté dépend la réussite, de la moindre erreur la perte de l'équipage.

Lefèvre, qui assumait la fonction difficile de conduire au but ses deux camarades, nous a dit comment il avait procédé :

— J'avais suffisamment étudié les conditions de la traversée de l'Océan pour connaître l'incertitude qui règne dans ces parages. Certes, nous aurions adopté délibérément la route du Nord, celle de l'arc de grand cercle, la plus directe, si le temps s'y était prêté. Mais à l'époque où nous allions partir, il n'y fallait pas songer. Restait la route des paquebots et celle des Açores.

« En partant d'Old Orchard, nous avons décidé d'emprunter, pour commencer, le premier chemin, quitte à modifier notre route par la suite. Dans pareil cas, on est gouverné par les conditions atmosphériques.

« Nous avons bien fait de prévoir ce changement éventuel dont la nécessité ne manqua pas de se manifester lorsque parvenus à deux mille kilomètres des côtes américaines nous nous sommes heurtés à une terrible perturbation où nous restâmes deux heures à nous débattre.

« Alors, renonçant à nous diriger vers Paris par Saint-Nazaire, nous piquâmes vers le Sud et les Açores.

« Mais il est absolument faux que nous ayons erré à un moment quelconque. Pendant les 29 heures qu'a duré notre voyage, il n'y a pas eu une minute où nous ayons hésité, où nous n'ayons connu notre position exacte, et nous savions fort bien quand nous avons aperçu la terre que nous avions, devant nous la côte, espagnole.

« J'ai navigué la plupart du temps à l'estime et j'ai fait deux fois le point au sextant au cours de la traversée.

« Pour calculer notre dérive, j'utilisais de petites bombes de sodium, lumineuses dont j'observai la trajectoire au dérivomètre, mais vous savez que nous n'avons aperçu la mer qu'à trois reprises et pour très peu de temps. Ce n'est qu'à ces rares occasions que j'ai pu recourir à ce procédé. » — J. V.

---

### **Les réceptions**

Le retour sur la terre ferme n'apporte aux aviateurs transatlantiques qu'un apaisement moral. Il ne faut pas qu'ils songent à se reposer réellement avant plusieurs jours. On les réclame, on veut les fêter, les recevoir ; toutes ces réceptions conjuguées ne leur laisseront pas de loisirs avant longtemps.



Pour commencer, c'est notre confrère *Le Matin* qui les reçoit cet après-midi, à 4 heures, tandis qu'une heure plus tard l'Aéro-Club, se prépare à leur faire l'accueil qu'ils méritent, en son hôtel, 35, rue François-1<sup>er</sup>.

---

---

*Retranscription et mise en page : François-Xavier Bibert – Décembre 2023*

Cette page est une annexe à la page :  
**[Jean ASSOLLANT, pilote de l'Oiseau Canari](#)**  
*Faisant partie du*  
**[Site personnel de François-Xavier Bibert](#)**