

LOUIS MEURILLON

*Étude parue dans les numéros 4 5, 6 et 7
de la revue :*

L'ALBUM du FANATIQUE de L'AVIATION

Octobre 1969 / Janvier 1930

BERNARD 18 T (1926)

« Oiseau Tango »

BERNARD 191 (1928)

« Oiseau Canari »

L'ALBUM
du fanatique de

4

octobre 1969

3,50 F

L'AVIATION



Le bombardier en piqué Curtiss - Helldiver - en action dans le Pacifique.



«Tango» ET «Canari»

PAUL TARASCON,
LA GUERRE ET L'ATLANTIQUE

1925... Déjà, la conquête de l'Atlantique était en vue. Stimulés par le prix de 25.000 dollars offert par le mécène américain Raymond Orteig, des équipages se constituaient un peu partout. Tous pressaient les bureaux d'études de sortir le matériel approprié.

Parmi les candidats les plus sérieux au prix Orteig, figurait le pilote Paul Tarascon. Ce personnage hors série mérite que l'on s'y arrête quelques instants...

Il avait trente et un ans lorsque, dès le trois août 1914, il s'engageait à Casablanca pour la durée de la guerre. Cela n'aurait rien eu d'extraordinaire s'il n'avait été réformé, un peu plus tôt, pour avoir été amputé du pied droit, en 1911, à la suite d'une chute grave ! Dissimuler au médecin chargé d'examiner la présence d'un pied artificiel témoignait chez Tarascon d'une dose peu commune de patriotisme... et de toupet ! Mieux vaut, par contre, ne pas trop insister sur la valeur professionnelle de ce médecin militaire qui le déclara « bon pour le service » !

Le néo-fantassin Tarascon devait pourtant réaliser bien vite son inaptitude complète aux «marches». Il se «confessa» par lettre au commandant de la Place de Casablanca. Cet officier le félicita pour son désir de servir et parvint à le faire diriger sur l'école de pilotage de Buc. Pourvu du brevet militaire n° 1.741, il fut affecté à l'école de Pau, où il sera le moniteur de Georges Guynemer...

Puis, il fut versé dans la chasse, et appartint successivement aux escadrilles

LES "OISEAUX" DE RAID BERNARD

N-31, N-3 et N-62, pour terminer la guerre avec douze victoires officielles !.. Un «méchant» palmarès, avouons-le, pour un chasseur amputé d'un membre !

Le pilote Paul Tarascon envisageait donc de tenter Paris-New York. Son navigateur serait François Coli, et son avion le prototype du Potez 25-O (la lettre «O» était mise là pour «Océan»). Cet appareil, à moteur «Jupiter», comportait un train largable et une quille métallique d'atterrissement. Il fut construit, en février 1925, spécialement pour Tarascon, qui

estime encore que cet avion était une pure merveille.

Le 29 août 1925, un vol d'entraînement fut effectué sur le circuit Villacoublay-Listres-Pau-Villacoublay. François Coli, indisponible, avait été remplacé par Favreau, pilote-réceptionnaire chez Potez.

Le ministère de l'Air imposait, avant toute tentative de traversée, une épreuve d'endurance en circuit fermé de vingt-quatre heures. Ce serait, pensaient les intéressés, l'occasion de battre au passage quelques records de vitesse. Le départ eut lieu le 25 septembre 1925. De nouveau, c'était Favreau qui accompagnait Tarascon. Le circuit choisi passait par Étampes, Chartres, Orléans. Le vol se poursuivait depuis dix-huit heures, lorsqu'à minuit, alors que Favreau était aux commandes, l'appareil fut pris dans une violente bourrasque. Pour l'équipe, la situation se compliqua d'une panne de compas. Vers 4 heures du matin, dans le mauvais temps persistant, l'avion percutait une colline, près de Dreux.

Nous allons remonter quelques années en arrière pour retracer, après celle du Bernard 80-81, l'histoire du Bernard 18-T, «Oiseau Tango» et de ses dérivés. Ce monoplan concrétisait une étape importante dans l'évolution de la conception des avions de raid. Jusque-là, ceux-ci étaient une simple adaptation d'honnêtes biplans de reconnaissance, d'observation, voire de bombardement. Débarrassés de leurs équipements militaires, ils étaient, si l'on peut dire, livrés aux chasseurs, avec consigne d'utiliser au mieux l'espace rendu disponible, pour y loger le maximum de réservoirs et de nourritures d'essence ! Le plus célèbre d'entre eux est incontestablement le Bréguet XIX, auquel il sera pourtant injuste de ne pas associer le Potez 25, l'Amiot 122 et le Levasseur P.L.8. Cette sorte d'appareils arrivant à la limite de ses possibilités, il convenait de repenser la question pour obtenir un plus grand rayon d'action. Ryan, Bellanca, puis Lockheed en Amérique et Bernard en France y parvinrent en créant une version «grand raid» de leurs avions commerciaux. Cette solution offrait l'avantage supplémentaire de donner le minimum de confort indispensable à des équipages assurant des vols de plus en plus longs... Ce n'est qu'un peu plus tard que commença l'ère des grands monoplans «spécifiquement» grand raid...

Les deux pilotes étaient blessés. Quant au Potez 25-O, il était entièrement détruit...

Dès sa sortie de clinique, Tarascon n'eut qu'une idée : préparer une nouvelle tentative sur l'Atlantique nord. Son coéquipier sera toujours François Coll. Pour le matériel, il se tournera, cette fois, vers la Société Industrielle des Métaux et du Bois, ou S.I.M.B. ...

Cette firme, encore désignée sous le diminutif de « Ferbois », était née le 1^{er} janvier 1919 des anciens établissements Adolphe Bernard. Elle avait hérité des usines édifiées en 1917 à La Courneuve, d'où sortirent en quelques mois bien près de 2.500 avions Spad de divers types.

La paix revenue, ces usines étaient devenues trop grandes, sans une sérieuse reconversion. Industriel avisé, Adolphe

passant par le piano et le métier à tisser !

Pour sa production aéronautique, la S.I.M.B. s'était attachée la collaboration du remarquable ingénieur Jean Hubert, dont elle construisait les appareils sous licence.

« L'OISEAU TANGO »

Ce n'est pas par hasard que le pilote Tarascon s'adressait à cette firme. En effet, celle-ci attaquait alors la construction du prototype du Bernard-Hubert 18-T. Cet avion était, à l'origine, prévu pour le transport rapide de six passagers, sur des étapes allant de 600 à 1.000 kilomètres. Il était construit entièrement en bois, y compris le revêtement en contreplaqué entoilé.

La voilure, cantilever, de forme sensiblement elliptique, avait une envergure de 16,80 m pour une surface de 41,80 m². L'épaisseur du plan atteignait 0,60 m à l'encastrement. Elle comportait trois longerons-caissons en spruce et contreplaqué, et était posée directement sur le fuselage, auquel elle était attachée en six points.

Le fuselage avait une section vague-

une voie de 2,80 m. L'amortissement était assuré par des rondelles de caoutchouc empilées dans un tube isolant, et travaillant à la compression.

Le moteur était un Gnome-Rhône « Jupiter » de 420 ch, à refroidissement par air.

Contacté, début 1926, par Tarascon, l'ingénieur Hubert accepta d'adapter son prototype à sa nouvelle destination. Quant à la direction de la S.I.M.B., elle ne fit évidemment aucune difficulté pour lui vendre l'appareil.

La désignation « d'avion de haute mer » fut donnée à cette version « grand raid ». Pour lui assurer le rayon d'action théorique indispensable de 6.500 km, six grands réservoirs verticaux devaient être disposés deux par deux, à l'avant de la cabine, dans la région du centre de gravité. Leur contenance respective était de

Ci-contre, le Bernard 18T « Oiseau Tango » courant sur la piste pour un essai.

Ci-dessous, devant « l'Oiseau Tango » : à gauche Laulhe et Boyriven, au centre de face, Tarascon parle à A. Bernard.



Bernard le comprit si bien que les activités de sa nouvelle firme couvraient « toutes les opérations se rattachant, d'une manière quelconque, à la fabrication des meubles, outils, machines-outils et machines de toutes espèces ». Pratiquement, cela allait de l'avion au jouet, en

ment elliptique, grâce à ses flancs latéraux légèrement galbés. Il avait une longueur de 11,50 m et comprenait une cabine de 3×1,50×1,60 m. Le poste de pilotage, à deux places côté-à-côte, était disposé à l'air libre, en avant de l'aile. Le train d'atterrissement, sans essieu, avait

290, 640 et 720 litres, soit 3.300 litres au total. Occupant toute la hauteur du fuselage, ils ne laissaient qu'un étroit couloir central permettant d'accéder à la « chambre de navigation », à l'arrière de la cabine. Le réservoir d'huile, de 220 litres, se trouvait placé entre le

moteur et le siège du second pilote. L'autre modification importante concernait le train d'atterrissement, rendu largable. Deux poutres longitudinales profilées en forme de patins, fixées sous le fuselage, devaient servir de skis pour l'atterrissement final. Un gain de poids d'une centaine de kilos était ainsi obtenu lors de l'abandon du train.

Le poids total de l'avion, qui était de 3.200 kg dans sa version transport, devait atteindre environ 4.200 kg au départ de sa tentative, soit 100 kg par m² et 10 kg par ch.

On escomptait du moteur « Jupiter » spécial une consommation inférieure

18-T était aux deux tiers terminé. Au grand dam de son propriétaire, Tarascon, le liquidateur saisit l'appareil, avec tout l'actif de la société. Le pilote obtint pourtant de récupérer la cellule et les plans de l'avion, grâce à l'intervention d'un futur ministre de l'Air, le colonel Denain, alors officier d'ordonnance à la Présidence de la République. Le tout fut transporté au Bourget, dans les ateliers de la C.I.D.N.A. (Compagnie Internationale de Navigation Aérienne), elle-même très intéressée par cet appareil. Là, s'acheva rapidement sa construction, sous la surveillance de Jean Hubert lui-même... En raison de sa couleur orangée, l'avion fut couramment appelé « Oiseau Tango ».

par le pilote Jean Laulhe, de la Compagnie « Air Union » — un autre ancien de l'escadrille N-3 — bientôt assisté du radio Bolorey. Ces essais furent retardés par la longue mise au point du fuselage.

La composition de l'équipage connut, elle-même, pas mal de vicissitudes. Il faut dire que les équipages de raids se défaisaient alors avec autant de facilité qu'ils s'étaient formés, quelques semaines ou quelques mois plus tôt ! François Coli s'étant séparé de Tarascon pour aller avec Nungesser vers son tragique destin, devait être remplacé, en qualité de second pilote-navigateur, par le commandant Le Prieur...



Le Bernard 18-T « Oiseau Tango » en piste.

à 200 grammes par cheval-heure. Le régime devait d'ailleurs être abaissé progressivement de 1.775 tr/mn au départ, aux alentours de 1.200 tr/mn en fin de parcours, où la consommation n'aurait plus été que de 60 litres à l'heure.

La durée prévue du vol Paris-New York était de 31 heures environ. L'itinéraire passait par la côte ouest de l'Irlande — où le train devait être largué — pour atteindre Terre-Neuve, 3.200 km plus loin. Cet itinéraire correspondra à celui qu'empruntera, en sens inverse, un an plus tard, Charles Lindbergh.

Quant à l'équipage, il devait, à ce moment-là, être composé des pilotes Paul Tarascon et Maurice Noguès, et du navigateur François Coli...

Hélas, en novembre 1926, la S.I.M.B. était déclarée en faillite, et devait fermer ses usines, alors que le prototype du

« L'OISEAU TANGO »

N'IRA PAS A NEW YORK

Mais « l'enfance » de cet avion allait être aussi difficile que l'avait été sa naissance...

Lors de sa construction, la voilure du 18-T avait été soumise à des essais extrêmement sévères. Ces essais s'imposaient à la suite de l'accident mortel dont avait été victime le 22 février 1926 le pilote-réceptionnaire Geoffroy Petit, sur le sesquiplan de chasse Bernard-Hubert 14 C-1 (rupture en vol du plan supérieur). Aussi le 18-T eût-il une aile unanimement jugée comme « surabondamment solide, et sur laquelle de nombreux kilos auraient pu être gagnés... Par contre, le fuselage dut, par la suite, être renforcé à trois reprises. Il en fut de même pour le train d'atterrissement.

Les premiers essais intervinrent en août-septembre 1927. Ils furent menés

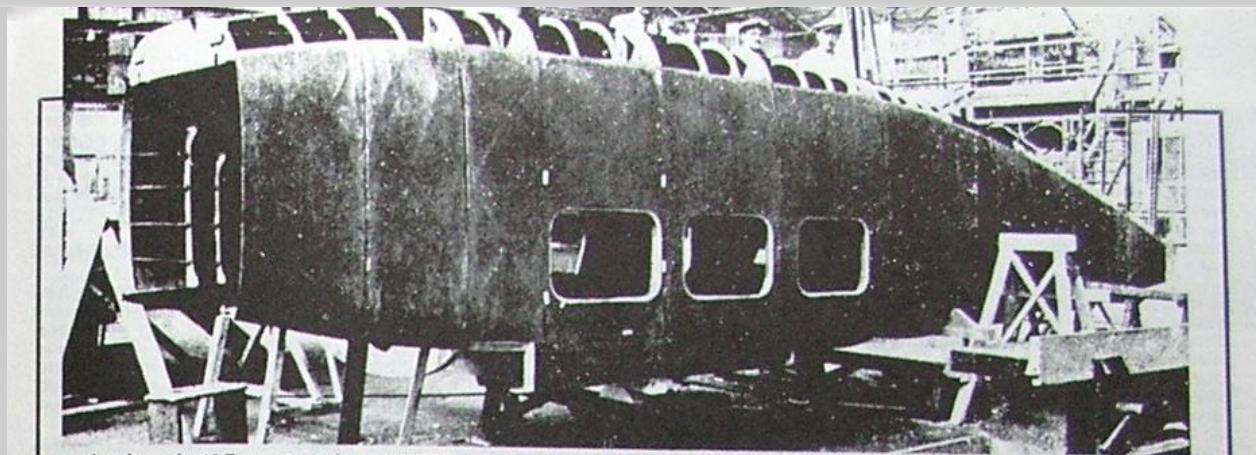
En fait, trois mois plus tard, c'est-à-dire en septembre 1927, Tarascon s'adjoint Jean Laulhe et le radio Ducaud...

Avec ces équipiers, il volait du Bourget à Marignane et retour. Puis, le 21 septembre, Tarascon et Laulhe présentaient « l'Oiseau Tango » en vol à Villacoublay, à l'occasion d'un meeting organisé en l'honneur des anciens aviateurs de l'American Legion. Le 23 septembre, c'était au Bourget que l'avion était présenté en vol...

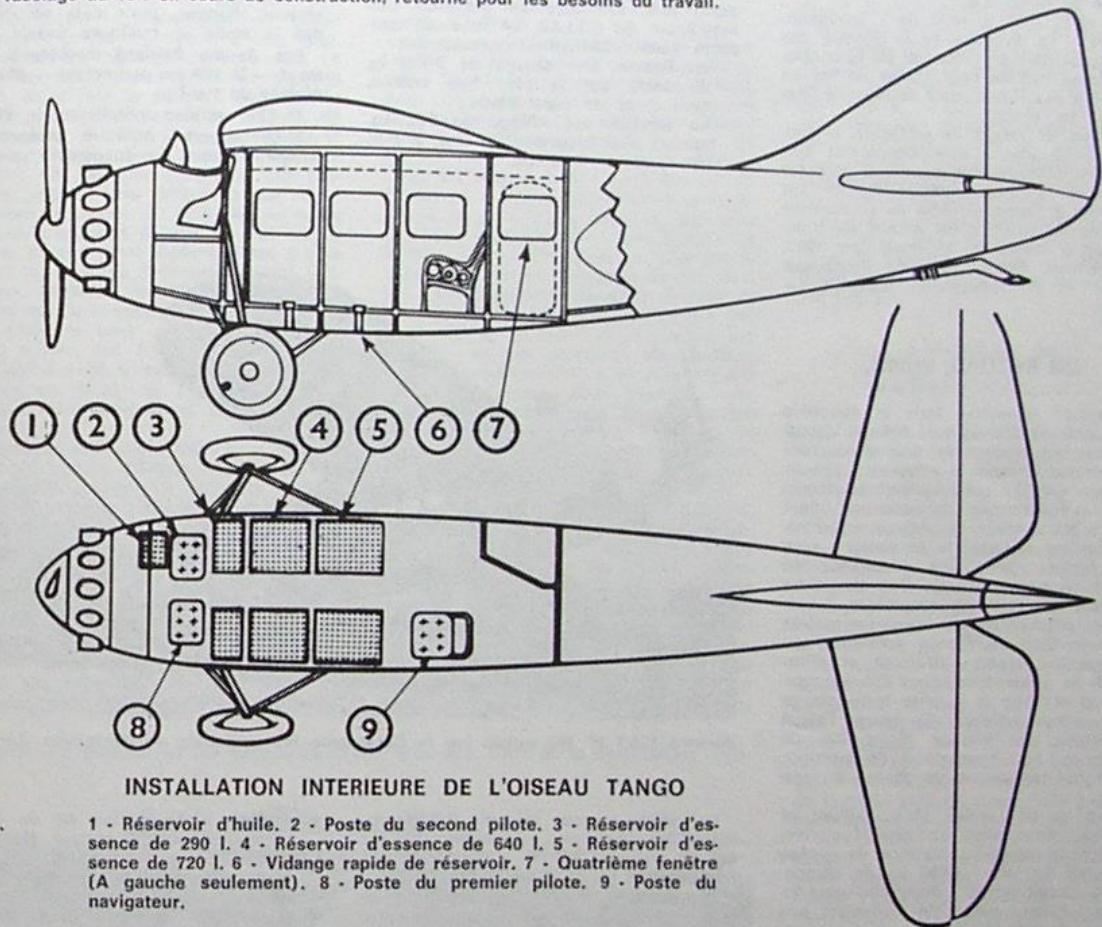
Pourtant, « l'Oiseau Tango » ne devait jamais réaliser sa « vocation » d'appareil transatlantique. En effet, le devis de poids du 18-T n'avait pas été respecté, il était dépassé de 200 kg, à la suite de renforcements successifs. De ce fait, il manquait une bonne centaine de chevaux au moteur « Jupiter » pour permettre des décollages à pleine charge...

Et Paul Tarascon devait renoncer définitivement, en novembre 1927, à tout vol Paris - New York.

Entre-temps, deux événements étaient



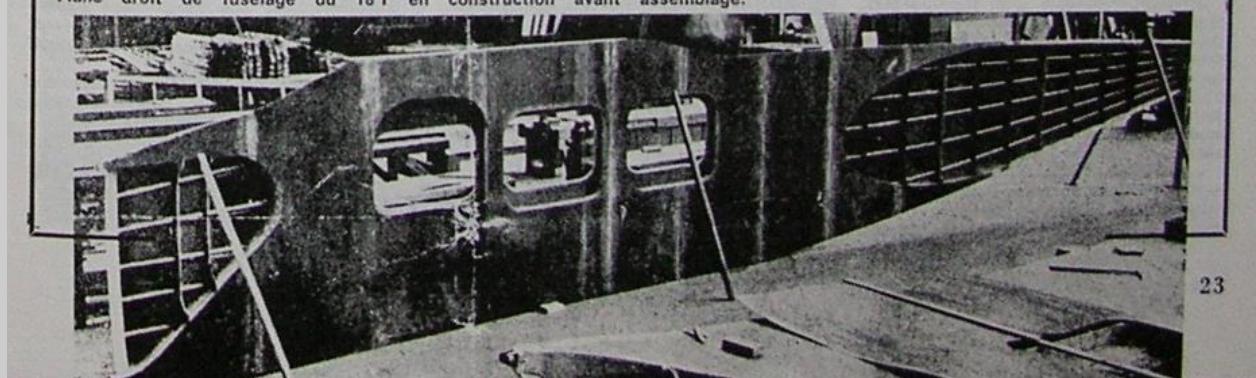
Le fuselage du 18T en cours de construction, retourné pour les besoins du travail.



INSTALLATION INTERIEURE DE L'OISEAU TANGO

1 - Réservoir d'huile. 2 - Poste du second pilote. 3 - Réservoir d'essence de 290 l. 4 - Réservoir d'essence de 640 l. 5 - Réservoir d'essence de 720 l. 6 - Vidange rapide de réservoir. 7 - Quatrième fenêtre (A gauche seulement). 8 - Poste du premier pilote. 9 - Poste du navigateur.

Flanc droit de fuselage du 18T en construction avant assemblage.



intervenus : le 14 septembre 1927, était entrée officiellement en activité la nouvelle « Société des Avions Bernard », continuation, pour la seule branche aéronautique, de l'ex-S.I.M.B. Et le 2 novembre suivant, l'ingénieur Jean Hubert avait succombé des suites d'un accident de la route survenu, deux jours auparavant, entre Caen et Cherbourg.

La Société Bernard s'assura alors le concours de l'ingénieur Louis Bechereau, qu'elle chargea de la direction du bureau d'études où figurait Jean Galtier. Elle était bien décidée à poursuivre l'expérimentation de « l'Oiseau Tango ». C'est pourquoi elle racheta l'appareil à Paul Tarascon, en même temps qu'elle rachetait au syndic de faillite les travaux aéronautiques en cours au moment de la faillite de la S.I.M.B.

Le 18-T reçut le nom de « Ingénieur-Hubert ». La direction de la Société des Avions Bernard se proposait de le confier à Antoine Paillard pour tenter un vol en direction des Indes, mais abandonna finalement ce projet.

L'avion fut l'objet de quelques améliorations. La plus visible concernait son poste de pilotage, qui reçut une conduite intérieure. L'immatriculation F-AIKV fut attribuée à l'appareil. Afin de parachever sa mise au point, il fut amené de Villacoublay à Istres le 11 novembre 1927, par Paillard, accompagné de l'ingénieur Galtier et du mécanicien navigant Laversin.

UN RECORD, ENFIN...

L'objectif immédiat était la conquête de records de vitesse avec charge. L'appareil ne put donner la preuve de ses qualités que lorsque le « Jupiter » spécialement « gonflé » qui l'équipait se décida enfin à fonctionner correctement. Sept pannes successives de moteur empêchèrent Paillard et Laversin de mener à bien leur projet, après des décollages en charge toujours délicats. Ces tentatives malheureuses avaient cependant l'avantage de prouver, devant les commissaires de l'Aéro-Club de France présents, que « l'ingénieur-Hubert » décollait et atterrissait au poids total de 4.650 kg, correspondant alors à la plus forte charge aérienne jamais enlevée. En outre, l'avion démontrait une vitesse pleins gaz de 240 km/h, peu courante à ce moment, même sur les avions de chasse en service !

Enfin, le 24 janvier 1928, Paillard et Laversin, dans une huitième tentative, battaient le record international de vitesse sur 1.000 km avec 1.000 kg de charge. Sur le circuit Istres - Port-Saint-Louis-du-Rhône - Arles - Salon, ils réalisaient une vitesse de 218.427 km/h...

L'intérêt manifesté par le C.I.D.N.A. pour cet avion s'était émoussé au fil des mois, en raison des lenteurs de sa mise au point et de ses difficultés à satisfaire aux épreuves de décollage et d'atterrissement imposées par les règlements de la C.I.N.A. Elle réclamait un modèle amélioré, plus conforme aux nécessités du trafic commercial.

« L'Oiseau Tango », avons-nous dit, avait failli à sa vocation d'appareil transatlantique. Il traversera pourtant l'Atlantique... mais ce sera à bord d'un bateau !

En effet, grâce à l'entremise de son ancien propriétaire, Paul Tarascon, il sera vendu en 1929 à la compagnie canadienne F.A.S.T., de Montréal, après avoir été rééquipé en avion de transport.

LE BERNARD 190-T

Cependant, le bureau d'études et les ateliers de La Courneuve n'étaient pas restés inactifs, et avaient assuré une descendance à « l'Oiseau Tango ». Dès l'automne 1927, ils travaillaient à un dérivé de la limousine 18-T. Légèrement agrandi, ce modèle, le 190-T, avait une cabine plus spacieuse, permettant d'emporter huit passagers. Il avait été étudié par l'ingénieur Jean Galtier.

Les essais statiques du fuselage furent, cette fois, effectués en présence des ingénieurs du S.T.I.A.E. Le fuselage supporta, sans déformations permanentes : — en flexion, une charge de 3.100 kg de sable sur le plan fixe arrière, avec 7 m de porte-à-faux ; — en torsion, une charge de 946 kg, sur un seul côté du plan fixe, à 1 m de l'axe du fuselage.

L'opération fut loin d'être rentable pour les Avions Bernard, qui avaient dépensé plus d'un million pour la mise au point du 18-T et du 190-T... En effet, huit exemplaires seulement en furent vendus à la C.I.D.N.A., sous les immatriculations suivantes : F-AIRV (n° 102), F-AIXX (n° 101), F-AJBP (n° 103), F-AJBO (n° 104), F-AJKZ (n° 106), F-AJLA (n° 107), F-AJMA (n° 108), F-AJMO (n° 105).

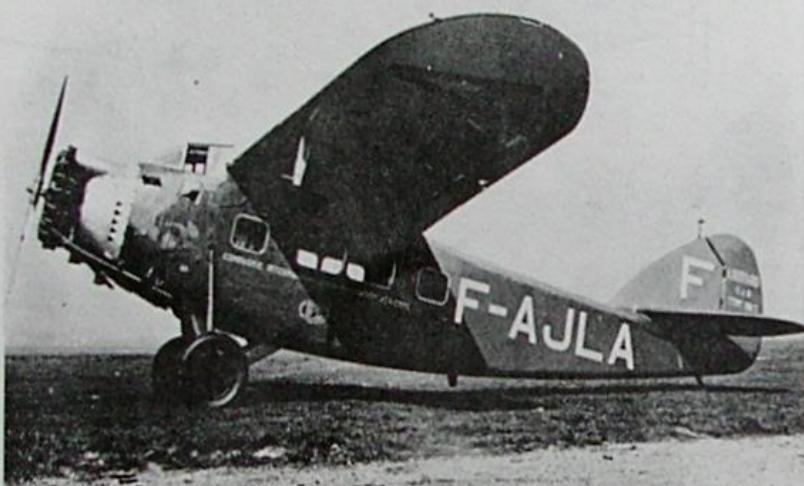
Tous étaient équipés du moteur « Jupiter » 9 Ady de 480 ch. Ces avions furent aménagés pour recevoir 6, 7 ou 9 passagers et affectés à la ligne Paris-Strasbourg-Prague. Les derniers d'entre eux restèrent en service jusqu'en 1933. Ils furent remplacés par des trimoteurs Fokker F-VII/3 m.

La Compagnie Aéropostale s'intéressa de son côté un moment au Bernard à moteur Hispano, mais cela ne dépassa pas le stade de quelques essais...

Les Avions Bernard étudièrent également — le fait est peu connu — plusieurs dérivés du 190-T :

1^{er} Une version métallique, le 290-T.

2^{me} Un appareil militaire pouvant être équipé, suivant l'aménagement, en :



Bernard 190-T N° 107 utilisé par la Compagnie Internationale de Navigation Aérienne.

La cellule pouvait recevoir indifféremment les moteurs « Jupiter » 420 ou 480 ch, Farman 500 ch, Hispano 450 ch, Lorraine 450 ch ou Renault 450 ch.

Le prototype, F-AIXX, fut décollé pour la première fois par Paillard, au printemps de 1928. Il éprouva quelques difficultés à obtenir son certificat de navigabilité, en raison d'un litige administratif avec le S.T.I.A.E., portant sur l'homologation de son moteur « Jupiter » (n° 2.276).

UN ESSAI... DE RENTABILITÉ

L'appareil, nu, sans moteur, était proposé au prix de 275.000 F l'unité. Ce prix était abaissé à 255.000 F par série de dix.

— triplace d'observation ou de grande reconnaissance, à moteur Hispano, — tri-quadruplace de combat, — triplace de bombardement de jour, à moteur Lorraine, — quadruplace de « bataille terrestre blindé » (800 kg de blindage). (L'armement comprenait sept mitrailleuses pour chacun de ces avions, dont la vitesse calculée se situait entre 237 et 257 km/h.) — avion sanitaire, à moteur « Jupiter », pouvant transporter quatre blessés, un médecin et un infirmier.

Louis MEURILLON

(A suivre)

L'ALBUM
du fanatique de

5

novembre 1959

3,50 F

L'AVIATION





Tango" ET "Canari"

à lire le début de l'histoire des « Oiseaux de raid Bernard » voir le n° 4, p. 20 à 24.

LE BERNARD 191 G.R. N° 1 « FRANCE »

En même temps qu'ils sortaient le D.T. les ateliers Bernard en proposaient une version grand raid, qui allait faire rire d'elle... La cellule était semblable celle de l'appareil de transport. Le moteur était un Hispano-Suiza 12 Lb de 0 ch.

Le premier exemplaire du Bernard 191 fut commandé au constructeur par le capitaine Coudouret, ancien pilote de guerre, et le lieutenant de Mailly-Nesle. Leur but était la traversée de l'Atlantique nord. Le premier vol fut effectué au quartier, début avril 1928, par le chef d'île Antoine Paillard. Cet essai se termina par la détérioration, à l'atterrissement, de la bâquille et de l'empennage.

L'avion, entièrement peint en rouge, reçut à l'avant du fuselage l'inscription en blanc de son nom de baptême : « France », et, plus loin, le dessin de la célèbre cigogne. Dessin barré, par la suite, de la bande tricolore mise à la mode par le Bréguet XIX « Nungesser-et-Coli » de Costes et Le Brix.

Comme sur les autres Bernard de raid de cette série, les fenêtres de l'avant de la cabine avaient été occultées et recouvertes par la toile du revêtement. Malgré le fini de l'appareil, ce revêtement laissait aussi transparaître la structure réticulée des flancs du fuselage. Cela est parfaitement visible sur notre photo de cet avion.

Pris en mains par son équipage, le

LES "OISEAUX" DE RAID BERNARD

« France » était soumis à l'habituelle série d'essais de consommation sans charge, puis avec charge, suivis de vols d'endurance. A vide, sa vitesse maximale atteignait 250 km/h. Début juillet 1928, Coudouret et de Mailly-Nesle, pleinement satisfaits de ces essais, firent procéder au montage du moteur définitif, et attendirent des conditions atmosphériques favorables. Au dernier moment, le navigateur Mailloux se joignit aux deux pilotes.

Le 25 août, enfin, vers 5 heures du matin, le Bernard-Hispano était amené au bout de la piste du Bourget. Chargé de 4.200 litres d'essence, l'avion pesait 5.800 kg, correspondant à une charge aérienne de 135 kg/m².

Si les prévisions météorologiques étaient bonnes sur l'Atlantique, le décollage s'avérait particulièrement délicat, en raison du vent soufflant de trois quarts pour l'avion obligé, par sa lourde charge, d'utiliser la plus grande dimension du terrain du Bourget.

En fait, la tentative devait prendre fin, au bout de quelques minutes lourdes d'émotion. Rebondissant plusieurs fois sur la piste, le « France » arrivait au bout du terrain sans avoir réussi à quitter le sol. Providentiellement, un des

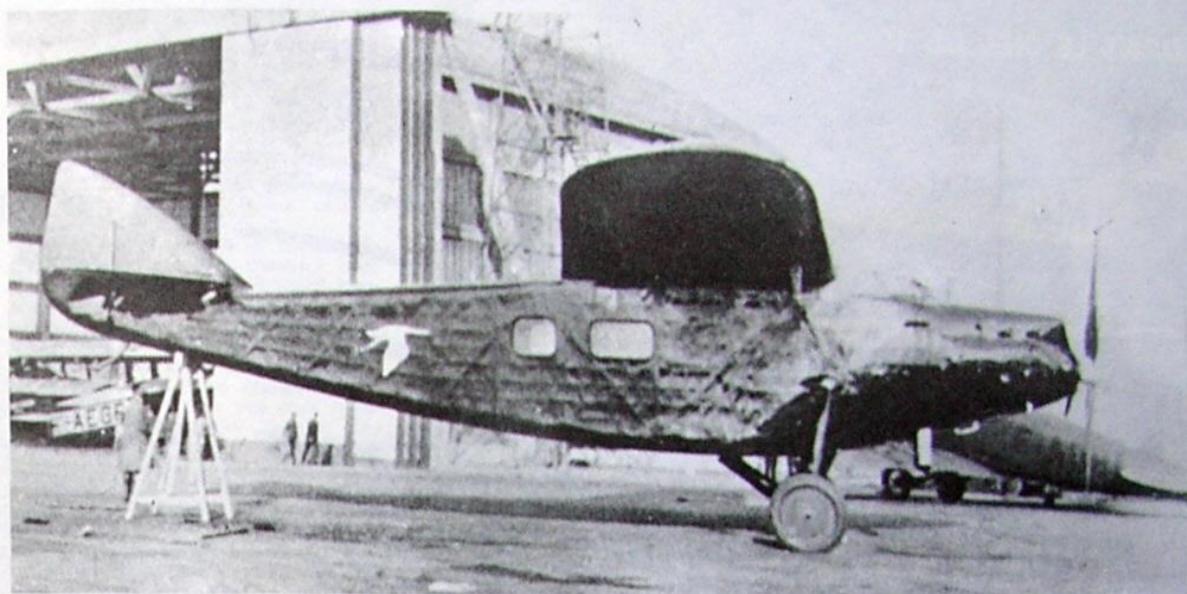
réervoirs du fuselage se délestait à cet instant de ses mille litres d'essence. Ainsi allégé de ses 700 kilos, le Bernard décollait enfin. Il était temps, car la rivière La Morée, de sinistre mémoire, était à quelques mètres ! Les épreuves de l'équipage étaient pourtant loin d'être terminées. Le capitaine Coudouret parvenait à passer sous la ligne à haute tension qui barrait l'horizon, mais ne pouvait éviter les fils télégraphiques qui suivaient. Balayant câbles et poteaux, l'appareil poursuivit son vol, au prix d'un capot-moteur à demi-arraché. Le monoplan effectuait un virage et revenait se poser sur le terrain, après avoir frôlé de bien près la catastrophe !..

Nullement découragé, le capitaine Coudouret faisait ramener son appareil à Orly et, au début de 1929, remplaçait le moteur Hispano-Suiza 12 Lb par un moteur démultiplié de même marque et de même puissance. La capacité de l'ensemble des réservoirs d'essence (cinq dans le fuselage et deux dans la voilure) était portée à 4.500 litres.

MORT EN FRAUDE...

Pour sa nouvelle tentative de traversée de l'Atlantique, Coudouret ne devait plus faire équipage qu'avec le capitaine Mailly-Nesle.

Cependant, le ministre de l'Air, M. Laurent Eynac, décida, en mars 1929, d'interdire, jusqu'à nouvel ordre, toute tentative de raid... Le plus irrégulièrement du



Ci-dessus, le 191 G.R. N° 1 « France » de Coudouret et Mailloux.

Ci-dessous, le Bernard 191 G.R. N° 2 « Oiseau Canari ».



monde, le Bernard 191 G.R. quitta Orly le 3 juin 1929, à 10 h 30, pour atterrir à 18 heures sur l'aérodrome de Séville-Tablada. Il n'avait ni certificat de navigabilité, ni certificat d'immatriculation !

Les aviateurs espéraient en la bienveillance des autorités espagnoles. Malheureusement pour eux, celles-ci exigèrent une autorisation préalable du gouvernement français pour leur permettre de tenter la grande aventure ! Cette autorisation n'ayant naturellement pas été obtenue, le capitaine Coudouret, dont la permission expirait, devait songer à rejoindre sa formation. Il décidait de ramener son appareil au Bourget.

Le dimanche 7 juillet, à 8 heures, il décollait de Séville-Tablada. Louis Mailloux n'avait pas pris place à bord de l'avion, qui emmenait par contre deux passagers espagnols. Les Pyrénées étaient fran-

chies sans encombre, entre 2.500 et 3.000 m d'altitude. Mais Coudouret devait bientôt descendre au-dessous de 500 m, le temps s'étant bouché sur les Charentes. Une baisse de régime du moteur obligea le pilote à chercher un terrain propice à un atterrissage forcé. Heurtant un arbre, l'appareil s'abattait sur le sol, à une trentaine de kilomètres d'Angoulême. Si les deux passagers espagnols se tiraient pratiquement indemnes de l'accident, le capitaine Coudouret devait succomber, quelques instants plus tard, d'une fracture du crâne.

Notons que son coéquipier, Louis Mailloux, devait, dix ans plus tard, connaître lui aussi une fin tragique dans un accident tout aussi stupide. Cet excellent pilote, navigateur absolument hors de pair, fut professeur à l'École d'Application de Versailles. Il devait seconder Pail-

lard dans sa tentative de record en circuit fermé du 23 au 25 février 1931, à bord du Bernard 80, évoquée dans notre n° 2. Deux ans plus tard, il traversait l'Atlantique Sud à bord de « l'Arc-en-Ciel », avec Mermoz, Carretier, Jousse, Manuel et le constructeur Couzinet.

Commandeur de la Légion d'honneur, Louis Mailloux avait, en 1939, le grade de lieutenant-colonel et commandait la 51^e escadre de bombardement. Le 22 avril, le Bloch 210 qu'il pilotait atterrissait à sa base de Tours lorsque l'un de ses équipiers de vol se posait sur lui. L'équipage des deux avions — onze personnes — trouvait la mort dans cet accident.

(A suivre)

Louis MEURILLON

L'ALBUM
du fantôme de

L'AVIATION

6

décembre 1982

1,200 F





"L'OISEAU Canari" ET L'ATLANTIQUE

Pour lire le début de l'histoire des « Oiseaux de raid Bernard, Tango et Canari », voir n° 4, p. 20 à 24 et 5, p. 18 et 19.

Le 191 G.R. n° 2 allait devenir le plus célèbre de tous les avions construits par l'usine de La Courneuve. Plus encore que le fameux Ferbois V-2 des 448 km/h de l'adjudant Bonnet...

On connaît la genèse de l'histoire. Passionné d'aviation, Armand Lotti, au printemps de 1928, rencontrait un peu par hasard, Joseph Le Brix, qui venait de réaliser avec Dieudonné Costes, un mémorable Tour du Monde aérien, à bord du Bréguet XIX n° 1.685, baptisé « Nungesser-et-Coli ». Au cours de leur conversation, Le Brix lui confia son désir de tenter Paris-New York, et lui apprit que l'un des appareils les plus aptes à réaliser pareille performance était le Bernard 191 G.R. à moteur Hispano... Sans en rien dire à l'intéressé, Lotti forma alors le dessein formel de « s'associer » à Le Brix pour tenter la grande aventure ! Et, sans plus attendre, il passa commande d'un de ces avions, moyennant toutes ses disponibilités : 300.000 francs, et une traite de 100.000 francs, payable après le raid...

Peu désireux que ses projets ne parviennent à la connaissance de ses parents, il effectua démarches et transactions comme « porte-parole » d'un imaginaire commanditaire américain, client de l'Hôtel Lotti... Le contrat d'achat signé, Lotti devait apprendre de Le Brix qu'il avait, entre temps, décidé de se joindre à Maurice Drouhin, qui préparait alors le premier « Arc-en-Ciel » de Couzinet, en vue de la traversée de l'Atlantique Nord...

Mais les dieux de l'aviation veillaient sur Lotti puisque, peu de temps après, il fut mis en contact avec Jean Assollant.

Après avoir participé à la guerre du Riff, le sergent-pilote Assollant connaissait une célébrité naissante pour avoir accompli plusieurs voyages rapides au sein du 34^e Régiment d'Aviation du Bourget (Groupe d'Observation du Commandant Pierre Weiss) : un Tour de France sur Bréguet XIX avec le sergent mitrailleur René Lefèvre, un tour d'Europe sur Potez 25 avec le commandant Pierre Weiss, puis un voyage en Turquie, sur bimoteur de bombardement Lioré-et-Olivier LeO 20, avec le colonel Antoinat.

Cette fois, Armand Lotti révéla d'entrée ses véritables intentions à son interlocuteur. Assollant accepta d'enthousiasme de tenter l'aventure. Il accepta également de participer pour 100.000 francs aux frais de l'entreprise... Le choix du navigateur ne posait pas le moindre problème pour lui. Ce serait, bien entendu, René Lefèvre... Quant à Lotti, puisqu'il exigeait de se joindre à eux, il assurerait les liaisons radio...

Généreusement, la firme Hispano-Suiza accepta de monter gratuitement un moteur 12 Lb de 600 ch sur la cellule, et d'en assurer la mise au point.

Le chef pilote Antoine Paillard effectua le premier vol du Bernard 191 G.R. n° 2 le dimanche 5 août 1928. Vol pleinement satisfaisant.

Sa belle couleur jaune lui valut, à défaut d'un véritable nom de baptême, l'appellation « d'Oiseau Canari ». Comme son frère ainé, le « France », il arbora sur le fuselage la célèbre cigogne, emblème des moteurs Hispano-Suiza, barré d'une bande tricolore. Une bande semblable s'étendait à l'intrados de chaque demi-aileron.

En cours de mise au point, la gouverne de direction fut modifiée. Elle fut coupée à sa partie inférieure pour se débattre au dessus de l'extrémité arrière du fuselage, prolongé d'une longueur équivalente. En même temps, l'arête supérieure de la gouverne, d'un dessin anguleux à l'ori-

gine, prenait une forme largement arrondie, plus esthétique. Autre changement visible, le capot-moteur perdait sa peinture jaune pour retrouver la couleur naturelle du dural.

« L'Oiseau Canari », frère jumeau du « France », en différait surtout par la contenance de ses réservoirs d'essence : 4.120 litres pour le premier, contre 4.200, puis 4.500 pour le second.

L'équipage prit possession de l'appareil dans la première semaine d'août 1928, avec quelques jours d'avance sur la date prévue au contrat. Dès le 18 août, Assollant, Lefèvre et Lotti effectuaient un tour de France de 2.050 kilomètres sans escale : Paris-Blarritz-Marseille-Lyon-Paris en 10 h 45. La moyenne s'établissait à 190 km/h. Armand Lotti était parvenu à monter à bord, puis à en redescendre sans être vu...

ECHECS ET DIFFICULTES...

Le lundi 3 septembre 1928 au matin, « l'Oiseau Canari » effectuait au Bourget sa première tentative de traversée de l'Atlantique... Elle devait se terminer quelques centaines de mètres plus loin ! Assollant, par un cheval de bois « contrôlé » évitait la Morée, proche des roues de l'avion... Par erreur, un mécanicien avait fermé le robinet de la nourrice d'essence !...

Comble de malchance, Lotti, qui était parvenu jusque là à « demeurer dans la clandestinité », était saisi « au vol » par l'appareil d'un photographe de presse, alors qu'il s'était enfilé de l'avion, à l'appréciation des curieux...

Des prévisions atmosphériques déjà moins favorables obligèrent l'équipage à modifier sur le champ, et radicalement, leurs projets : ils traverseraient l'Atlantique Sud au départ de Saint-Louis du Sénégal, puis s'attaqueraient à l'Atlantique Nord dans le sens Ouest-Est. Dès le len-



« L'Oiseau Canari » avec le gouvernail ancien modèle et la peinture entièrement jaune.

gueur d'ondes de 600 mètres, et dont l'indicatif était : F-AX.

La cabine était éclairée grâce à des piles sèches...

Sur les cartes tapissant la chambre de navigation, trois routes avaient été tracées : une route du Nord, par Terre-Neuve ; une route « moyenne », plus directe, aboutissant à Saint-Nazaire ; enfin, une route du Sud, par le Nord des Açores, et les côtes septentrionales d'Espagne. Des graphiques extrêmement précis avaient été établis pour chacune d'elles. Ces tableaux de marche prévoient la consommation de carburant selon le nombre de tours, l'altitude, la vitesse, etc.

Des bouées-chambres à air devaient être emportées pour le cas d'une chute en mer. Instruits par l'expérience, les aviateurs avaient prévu pour le départ un mélange de 30 % de benzol pour 70 % d'essence.

L'équipage trouva une aide fort précieuse chez M. Lacoste, président d'Hispano-Suiza. Non seulement la firme de Bois-Colombes lui avait fourni gratuitement un nouveau moteur neuf avant le départ de France, mais elle mit à sa disposition en Amérique leur excellent metteur au point Raoul Leroy...

L'appareil reçut des autorités américaines l'immatriculation provisoire « 9422 ». Chargé de 2.760 litres d'essence (densité : 0,7), de 1.000 litres de benzol (densité : 0,85), et de 245 litres d'huile, « l'Oiseau Canari » devait peser 5.710 kg au décollage, correspondant à une charge de 133 kg au m², et de 9,5 kg par ch.

L'équipage bénéficia des prévisions météorologiques du Weather Bureau américain dirigé par le docteur Kimball. Celui-ci ne prévoyait pas un temps favorable avant le 10 juin... Un peu malgré lui, Assollant allait alimenter les colonnes des chroniqueurs. Les journaux américains du 9 juin annonçaient son mariage avec une demoiselle Parker... Cette union un peu « brusquée » évita au pilote les rigueurs de la loi d'outre-Atlantique ! Lotti dut déployer des trésors de diplomatie pour parvenir à éloigner la jeune épousée la nuit qui précéda le départ...

L'ENVOL...

Prévu pour le 10, le départ fut retardé jusqu'au 13 juin. Le moment du départ devait être déterminé non seulement par les prévisions météorologiques, mais

le trou de la bécuille. Une vingtaine de kilos en fut retrouvée à l'arrivée, à l'arrière de l'avion...

« L'Oiseau Canari » ayant retrouvé un centrage plus normal, reprenait son asiette, et parvenait à 300 mètres d'altitude, au bout d'une heure. Il est une chose que les détracteurs les plus acharnés de l'équipage ne purent lui dénier. C'est le sang-froid dont il fit preuve lors de la découverte de Schreiber. A peine délivré des affres d'un décollage que la présence de l'intrus avait eu toutes les chances de transformer en catastrophe, le trio se trouvait placé devant un choix difficile. Le demi-tour, c'était la quasi-certitude de ne plus pouvoir repartir, faute de moyens financiers... La poursuite du raid présentait, elle, le risque de ne pouvoir parvenir au but, en raison de la charge accrue de l'appareil. Cette dernière solution adoptée, Assollant, Lefèvre et Lotti donnèrent une preuve supplémentaire de ce grand sang-froid. Ils firent signer à Schreiber un contrat pré servant leurs droits sur les bénéfices éventuels de la traversée. Contrat signé... à l'encre — la seule disponible — celle du barographe !

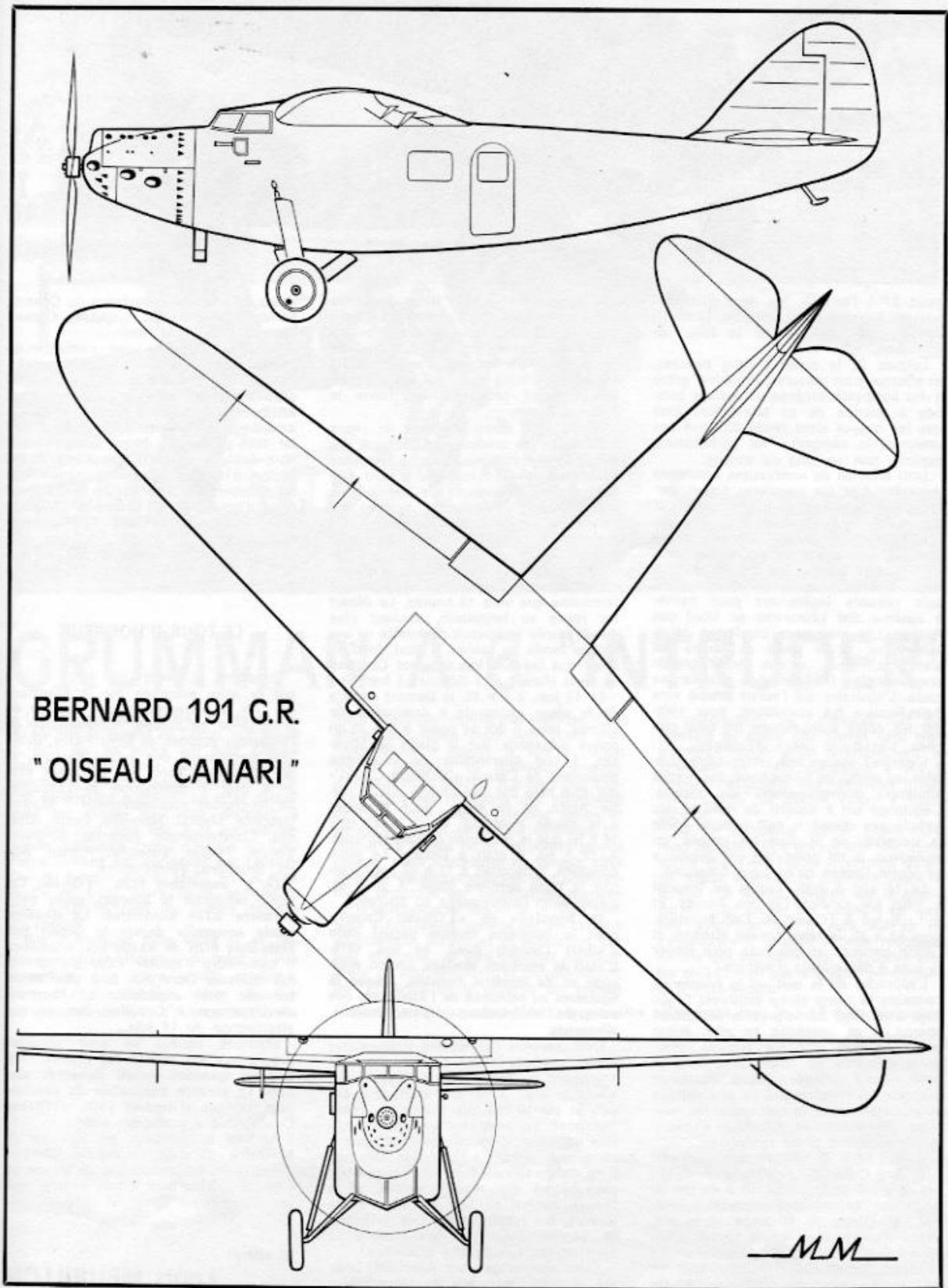
LA TRAVERSEE

La traversée se déroula à peu près suivant le programme prévu. L'altitude était de 300 m au bout d'une heure, de 800 m après 8 heures. Une descente « au ras des flots » avait eu lieu après la troisième heure, par suite de l'épuisement « pré-maturé » d'un réservoir de 600 litres. Quinze heures après l'envol, les 2.000 mètres étaient atteints. Cette hauteur fut « tenue » pendant la plus grande partie du voyage, sauf une brusque descente à 500 mètres au-dessus de la mer, vers la 21^h heure. L'altitude de 4.000 m prévue vers la 25^h heure du raid ne fut pas respectée, et l'appareil ne dépassa jamais 2.500 mètres.

Malgré un pilotage rendu pénible par le mauvais temps, Assollant tint les commandes durant 24 heures sur 29, ne se laissant relever que de très courts moments par Lefèvre, le temps de se délasser les nerfs. Toutefois, durant les dernières heures, les deux pilotes se relayèrent tous les quarts d'heure. Assollant donna une nouvelle preuve de sa fantaisie en faisant une encoche à son volant, à chaque heure passée. Il y en

Essai de moteur, la génératrice d'alimentation du poste radio basculée à l'extérieur.







avait 27 à l'arrivée, les deux dernières heures du raid ayant été trop « absorbantes » pour lui laisser le loisir de continuer...

Lefèvre fit le point à deux reprises, et effectua trois mesures de dérive, grâce à des bombes fumigènes au sodium, bombes à ailettes de sa fabrication. Bien que les nuages aient rendu difficiles ces mesures, la navigation fut parfaitement assurée tout au long du voyage.

Lotti effectua de nombreuses émissions de radio, dont les premières furent captées, dès le début de la traversée, par les navires « Rochambeau » et « American Farmer ». D'autres bateaux aperçus ou entendirent le monoplan.

« L'Oiseau Canari » se dirigea d'abord vers le Sud-Est, jusqu'au 41° parallèle, puis remonta légèrement pour passer à quelque 300 kilomètres au Nord des Açores. Les mauvaises conditions atmosphériques, et la perte de temps qui s'ensuivit, ainsi qu'une trop grande consommation l'obligèrent à modifier sa route. L'itinéraire qui l'aurait amené vers Saint-Nazaire fut abandonné, pour aborder les côtes européennes les plus proches, c'est-à-dire celles d'Espagne...

L'appareil essaya une interminable tempête, au milieu de l'Atlantique, les orages affolèrent momentanément les compasses. L'équipage eut à souffrir du froid et des turbulences durant la nuit entière. Toute la traversée se fit dans les nuages, ou au-dessus, à tel point que les aviateurs ne virent l'océan qu'en trois occasions...

Le 14 juin à midi, l'avion se trouvait à 1.400 km au Nord-Est des Açores, et à 1.100 km à l'Ouest du Cap Finistère. Vers 18 h 30, la terre était atteinte, et l'avion amorçait sa descente pour longer la côte à 500 mètres d'altitude.

L'approche de la nuit, et la crainte de connaître la panne sèche incitèrent l'équipage à se poser sur le premier aérodrome aperçu. Il ne possédait en effet aucun renseignement sur les terrains espagnols existants, un atterrissage dans ce pays n'étant nullement prévu. Santander première ville importante ne pouvant pas être atteinte avant la nuit noire, les aviateurs décidèrent en définitive d'atterrir sur la première plage rencontrée...

Il était 20 h 30 lorsqu'Assollant posait « L'Oiseau Canari » sur la plage de Oyambra, à 4 km de Comillas, et à 45 km de Santander. Atterrissage impeccable, malgré l'étroitesse de la plage et la présence d'un ruisseau qui la barrait. 5.500 kilomètres avaient été couverts en 29 h 22. La moyenne réalisée était de 189 km/h. Un examen ultérieur révéla

qu'il restait environ 300 litres d'essence dans les réservoirs. Le manque absolu de précision des jauge montées sur l'avion ne permettait pas à l'équipage de s'en rendre compte. Par contre, la totalité de l'huile avait été consommée. Seule restait celle contenue dans le carter-moteur.

Le 15 juin, après une nuit de repos à Comillas, les aviateurs procédèrent aux pleins d'huile et d'eau. Quant à l'essence nécessaire, elle fut apportée à bord d'un Bréguet XIX espagnol par les pilotes transatlantiques Iglesias et Jimenez qui atterrissent sur la plage désormais célèbre de Comillas-Oyambra. 150 litres furent versés dans les réservoirs de « L'Oiseau Canari ». Ces opérations demandèrent beaucoup de temps et ne furent terminées que vers 19 heures. Le départ fut remis au lendemain, d'autant plus que la marée ne laissait disponible qu'une étroite bande de sable... Il était dit d'ailleurs que les 830 km séparant Comillas de Paris allaient être difficiles à franchir !

Le 16 juin, à 6 h 45, le Bernard décolla de la plage espagnole à destination de Cazaux, mais il dut se poser à 8 h 35 en panne d'essence, sur la plage de Mimizan, à une quarantaine de kilomètres seulement de Cazaux. « L'Oiseau Canari » dut être halé par des muletiers sur la partie haute de la plage, pour échapper à la marée montante. Et ce n'est qu'à 16 h 50 que le monoplan quittait Mimizan. A 17 h 50, il était à Cazaux. Le plein complété, il décollait à 17 h 50 pour franchir la toute dernière étape. A 20 h 44, c'était enfin l'atterrissement au Bourget...

La traversée de « L'Oiseau Canari » était la douzième réussie depuis celle d'Albert Cushing Read, en mai 1919. C'était la première réalisée par un équipage et du matériel français. Jusque là figuraient au palmarès de l'Atlantique des aviateurs américains, anglais, italiens, allemands.

Celà, certains journalistes irréductibles eurent quelque peine à l'admettre. Ils ergotaient sur l'intérêt de la tentative qui n'ajoutait rien à ce qui avait déjà été fait, et sur le fait que l'avion ne s'était pas posé au point initialement prévu... Plus généreux, le peuple de Paris réserva un accueil délirant à l'équipage. Des milliers de personnes l'attendaient au Bourget, malgré ses retards successifs et l'heure tardive de son arrivée... Beaux joueurs, les représentants des autorités, M. Laurent Eynac en tête vinrent lui apporter les félicitations officielles !

Alors commença pour Assollant, Lefèvre et Lotti une série de réceptions :

Palais de l'Elysée, Présidence du Conseil, Sénat, Chambre des Députés, Conseil Municipal de Paris, etc.

« L'Oiseau Canari », cet « enfant » de France était — enfin — « naturalisé » français. Il recevait son certificat de navigabilité. L'immatriculation F-AJGP lui était attribuée, remplaçant le provisoire « 9422 » américain ! Le Journal Officiel du 2 juillet 1929 publiait le décret faisant Assollant, Lefèvre et Lotti Chevaliers de la Légion d'Honneur. Cette décoration leur fut solennellement remise au cours d'une prise d'armes au 34^e Régiment d'Aviation du Bourget. Le colonel Poli-Marchetti décoreait Lefèvre et Lotti. Par une délicate attention, on laissa au colonel Assollant le soin de remettre la Croix à son fils...

LE TOUR D'HONNEUR

Assollant, Lefèvre et Lotti furent par la suite autorisés par le Ministère de l'Air, à entreprendre une tournée de propagande en Europe. Accompagnés de l'ingénieur Jacques de Saint Pierre, directeur commercial des avions Bernard, et du mécanicien Leroy, ils quittaient Orly le 8 août à destination de l'Espagne. Ils touchaient successivement : Madrid, Lisbonne, Madrid, Marseille, Rome, Athènes, Constantinople, Bucarest, Belgrade, Vienne, Prague, Varsovie, Poznan, Berlin, Bruxelles, Valenciennes.

Le 1^{er} septembre 1929, « L'Oiseau Canari » rejoignait le Bourget, après avoir parcouru 8.720 kilomètres. La distance totale accomplie depuis le départ des Etats-Unis était de 15.000 km. A celle-ci, il conviendra d'ajouter 1.600 km parcourus quelques jours plus tard, pour assister aux fêtes organisées en l'honneur de l'équipage, à Comillas, lieu de son atterrissage du 14 juin...

Quarante années se sont écoulées depuis qu'a été réalisé cet exploit, dont certains épisodes étaient demeurés obscurs. La récente publication du passionnant ouvrage d'Armand Lotti, « L'Oiseau Canari » les a expliqués, enfin...

Racheté à l'équipage en 1932 par le Ministère de l'Air, « L'Oiseau Canari » figure parmi les collections du Musée de l'Air... Il a bien fière allure, encore, malgré sa peinture ternie et délavée...

(A suivre)

Louis MEURILLON

L'ALBUM
du fanatique de

7

janvier 1970

5,50 F

L'AVIATION



Francis Burgès



LES DERNIERS DÉRIVÉS DE "L'OISEAU TANGO"

Pour lire le début de l'histoire des « Oiseaux de raid Bernard », voir n° 4, p. 20 à 24, 5 p. 18 à 19 et 6, p. 22 à 26.

Qu'il nous soit permis, pour clore ce chapitre, d'évoquer la personnalité, attachante entre toutes, de Jean Assollant. Ce ne sera pas là diminuer le mérite de ses co-équipiers. Bien au contraire !

Rarement un homme parvint à faire aussi parfaitement l'unanimité dans la louange de ceux qui l'approchèrent :

...C'est Lotti qui vante sa délicatesse.

...C'est le mécanicien Laversin qui apprécia son extrême simplicité.

...C'est son « pair » aux essais des avions Bernard, le pilote Jean Doumerc qui, bien vite, s'aperçut qu'il avait à ses côtés la « crème des garçons ». Ceci pour employer sa propre expression. Une solide amitié s'établit aussitôt entre eux. Mais laissons lui plutôt la parole :

« Il n'était pas du tout fait pour vivre en notre siècle ! C'était un artiste, un peu bohème, un peu popote, qui n'avait absolument pas la notion de l'argent. Il en avait gagné beaucoup, mais l'avait dépensé aussi vite... Il avait des goûts étranges. Un jour, étant chez lui, il me dit : « Viens, je vais te faire voir quelque chose que tu n'as jamais vu avant... ». Et il m'entraîne dans un long couloir, tout au long duquel il y avait de grands placards à portes à glissières, et me dit : « Regarde ! ». En même temps, d'un seul coup, il ouvre toutes les portes de ces placards. J'avoue que je suis resté médusé. Dans ces placards, il y avait des planches superposées, et sur ces planches, bien rangées les unes à côté des autres, toutes neuves et bien brillantes, il y avait 130 paires de chaussures basses de toutes les couleurs !!! Voyant mon étonnement, il me dit : « C'est mon seul luxe, je les astique, mais ne les mets jamais, de peur de les abîmer. D'ailleurs, tu peux voir, elles n'ont jamais servi ». De fait, tout cela était tout neuf, tout juste sorti de la boîte ! »...

« Quand il est parti pour Madagascar,

où il a passé les plus belles années de sa vie, il m'avait écrit, entre autre : « ce que je vais te dire, tu ne le croiras jamais, et pourtant, je te jure que c'est vrai : j'ai quinze domestiques, trois voitures, une écurie de courses, et je n'arrive pas à dépenser ce que je gagne. C'est inouï ! »...

...C'est, enfin, son vieux camarade, René Lefèvre, avec qui il devait réaliser tant de choses, depuis leur rencontre au 34^e Régiment d'Aviation, et qui relate les circonstances de sa disparition :

« Après une campagne glorieuse comme pilote de chasse (3 citations dont une à l'Ordre de l'Armée, le capitaine Jean Assollant revint, après l'armistice à Madagascar, où il trouva la mort en combat aérien en 1942, lors du débarquement des Anglais à Diégo-Suarez.

« Le 7 mai, il partit de Tananarive en patrouille de trois appareils. Les trois莫法ne furent abattus par les appareils d'un porte-avions anglais. Deux des pilotes purent sauter en parachute, mais, hélas, il n'en fut pas de même pour Assollant... Son corps ne fut retrouvé que le 24 juin dans les débris carbonisés de son avion.

« On trouve la tombe d'Assollant à 20 kilomètres de Tananarive, dans un vieux cimetière des pères jésuites. Sa seconde épouse, Suzanne, morte l'an dernier, repose à ses côtés. Cette femme admirable avait eu, elle aussi, une conduite exemplaire comme ambulancière, au cours de l'avance allemande de 1940 »...

Pour la petite histoire, et toujours grâce à René Lefèvre, signalons enfin que Lotti était venu s'établir avant guerre à Madagascar, pour exploiter, en brousse, la recherche de l'or ! Puis, comme Assollant, il avait rejoint la métropole dès la déclaration de la guerre. Lotti était déjà venu « prêter main forte » à ses amis en accomplissant une mission de trois à quatre mois. Il s'agissait de presser les autorités portugaises locales d'aménager des pistes en dur sur les aires d'atterrissement de Tête, Quelimane, et d'obtenir la délimitation d'une zone d'atterrissement au Mozambique...

Ci-dessus, le Bernard 191 G.R. à moteur Lorraine utilisé par Paillard et Le Brix pour leur tentative France-Indochine.

LE BERNARD 191 G.R. N° 3

Le troisième et dernier exemplaire du Bernard 191 G.R. eut un destin moins tragique que le premier, et moins glorieux que le second de ses aînés... Il ne mérita pas, à proprement parler, son titre de « grand raid », mais permit de battre quelques records nationaux ou internationaux de vitesse avec charge. Cet avion, de couleur rouge, vola pour la première fois au cours de l'automne 1928, aux mains de Paillard.

Le premier record fut celui des 100 km avec 2.000 kg de charge. Il fut battu le mardi 20 novembre 1928, par Paillard et Camplan.

Décollant du Bourget à 12 h 08, l'avion effectuait un tour de circuit Le Bourget-Gondreville-Le Bourget, où il se posait 28'50" plus tard. La vitesse ressortait à 223,546 km/h. Le record précédent appartenait depuis le 29 juillet 1927 à l'Allemand Steinendorff, qui avait réussi 216,107 km/h avec le trimoteur Rohrbach « Roland ».

Le décollage du 191 G.R., réalisé en 700 mètres, fut étonnant de facilité, malgré un poids total de 4.900 kg. Le mauvais temps régnant sur la région parisienne incita les responsables de la maison Bernard à choisir Istres pour tenter de battre de nouveaux records. Le 7 décembre 1928, Paillard et Camplan se trouvaient à pied d'œuvre.

Le 23 décembre, l'appareil s'envolait avec, comme objectif la conquête des records de vitesse sur 1.000 et 2.000 kilomètres avec 1.000 kg de charge. Ce programme ne fut pas entièrement rempli, une fuite d'huile obligeant Paillard à atterrir à Montpellier lors de son dernier tour de circuit. Celui-ci passait par Fos-sur-Mer, Beaucaire, Les Arques, Fos-sur-Mer.

Toutefois, le 191 G.R. avait bien battu, au passage, le record international de

vitesse sur 1.000 km avec charge de 1.000 kg, réalisant une moyenne de 220,791 km/h.

Ce record était, depuis le 24 janvier 1928, la propriété de... Paillard et Laversin, sur le Bernard « Ingénieur Hubert », avec 218,427 km/h. En même temps, Paillard et Camplan reprenaient le record de France sur 500 kilomètres avec 1.000 kg de charge, avec 221,048 km/h. Le record International demeurait la propriété du Britannique H.S. Broad.

Après ce demi-succès, l'équipage envisageait de s'approprier les records sur 500 et 2.000 kilomètres avec 2.000 kg de charge. Mais le moteur Hispano donna pas mal de soucis aux mécaniciens chargés de sa mise au point. Puis survint une période de mauvais temps persistant. Un mistral très violent coupa toutes communications entre Nîmes et Montpellier où résidaient les Commissaires de l'Aéro-Club de France. Ces officiels furent prévenus par radio, mais le moteur se refusa à accompagner les derniers efforts que Paillard attendait encore de lui. Et une tentative contre le record des 500 km, effectuée début janvier 1929 se termina par un atterrissage en campagne, dont le Bernard 191 G.R. sortit sérieusement endommagé... Là s'acheva sa carrière.

LE BERNARD 197 G.R. LORRAINE

Les pilotes de raid ne furent pas les seuls à s'intéresser au monoplan Bernard. Ses possibilités n'échappèrent pas à la puissante Société des Moteurs Lorraine. En septembre 1928, celle-ci demanda au constructeur de La Courneuve de mettre à sa disposition une cellule complète équipée en double commande, et pouvant emporter 3.000 litres d'essence.

La Société Lorraine entendait réaliser une traversée de l'Atlantique-Sud, via Dakar, suivie d'un voyage de propagande commerciale en Amérique latine, empruntant, à peu près, l'itinéraire des lignes de l'Aéropostale. Un cautionnement de 250.000 francs fut versé, à la remise de la cellule. Équipé d'un moteur en « W », Lorraine 12 Eb, à réducteur, de 450 ch, l'appareil prenait l'appellation de Bernard 197 G.R.

Il était particulièrement beau dans sa « robe » bleue et blanche. Il vola en novembre 1928, et reçut l'immatriculation F-AIYI.

Le capitaine Léon Challe, détenteur en 1926, avec Weiser du record de distance en ligne droite, sur Bréguet XIX, avait été choisi par Lorraine pour le pilote. Celui-ci envisageait de se faire accompagner par l'Uruguayen Larre-Borges, comme second pilote. Le mécanicien Jousse et un radio devaient compléter l'équipage.

L'avion ralliait Istres le 20 décembre 1928 pour y effectuer des essais de charge et de consommation. L'ingénieur Carol et le mécanicien Jousse assistaient le pilote. Les essais révélèrent la nécessité de revoir le calage du moteur pour améliorer les conditions de décollage en charge. Par suite de difficultés de dernière heure survenues avec le pilote, la Société Lorraine dut renoncer à entreprendre ce voyage vers l'Amérique du Sud.

Disposant d'un excellent matériel, elle n'avait aucune raison d'abandonner pour

autant l'espérance de faire la démonstration de ses qualités. Et, le 4 février 1929, un nouvel accord se conclut entre les sociétés Bernard et Lorraine, en vue d'une première liaison postale Marseille-Cochinchine.

Lorraine confiait l'appareil à Joseph Le Brix. De son côté, Bernard mettait Paillard à sa disposition pour le seconder. Le mécanicien Jousse leur était adjoint. L'avion comprenait l'équipement suivant : poste de radio à ondes courtes, navi-graphie et gyroclinomètre. Le Prieur, compas Morel, contrôleur de vol Badin, alidade de relèvement, etc. Une couchette était installée à l'arrière de la cabine. La contenance des réservoirs avait été ramenée à 2.500 litres, lui assurant une autonomie de 4.500 kilomètres par vent nul.

Cette fois, les choses allèrent bon train. Et, dès le 5 février 1929, le 197 G.R. quittait Istres pour Orly, en vue d'une ultime mise au point, pour rallier à nouveau Istres, point de départ du raid, le 16 février. Le Bernard, baptisé « Marseille-Indochine », avait été autorisé à transporter 400 kg de courrier et de petit fret. En fait, il emporta seulement 30 kg de courrier, et une centaine de plis...

Le 18 février, à 1 h 27, l'avion, éclairé par des phares d'autos, quittait Istres avec une provision d'essence réduite à 1.700 litres, bien suffisante pour sa première étape.

Les escales prévues étaient : Alep, Bassorah, Karachi, Allahabad, Bangkok, Saïgon. Le kilométrage total approximatif était de 11.000 kilomètres. Le Brix et Paillard devaient se relayer aux commandes, les arrêts prévus aux escales n'excédaient pas le temps nécessaire aux opérations de ravitaillement.

Le programme de vol des aviateurs n'allait pas tarder à être contrarié. D'abord par un mauvais temps persistant, puis par la chaleur rendant l'air « peu porteur ». Et aussi par l'exiguité de certains terrains qui interdisaient des décollages avec une charge de combustible suffisante pour couvrir les trajets prévus. Pourtant, la régularité des premières étapes laissaient bien augurer du succès final...

Le voyage se déroula de la façon suivante :

19 février : Istres, Tunis, Bengazi (2.200 km environ).

20 février : Bengazi, Le Caire (1.100 km).
21 février : Le Caire, Bassorah (1.800 km).
22 février : Bassorah, Karachi, Allahabad (3.550 km).
23 février : Repas à Allahabad.
24 février : Allahabad, Calcutta (800 km).
25 février : Calcutta, Akyab, Rangoon (1.100 km).

Le 26 février, le « Marseille-Indochine » décollait pour franchir sa dernière étape. Le départ avait été retardé par la brume. Trois quarts d'heure plus tard, le moteur se mit à cogner très violemment, puis s'arrêta brusquement au-dessus du golfe de Martaban. L'avion rebroussa chemin pour retrouver la terre ferme. Paillard atterrissait, mais capotait dans le delta de la rivière Sittany. L'herbe épaisse aperçue de l'appareil ne recouvrait pas le sol escompté, mais un étang marécageux. Le choc fut très violent. Le Bernard s'enfonça dans la vase épaisse, tandis que son équipage était pris sous lui. Seul, pourtant, Jousse était blessé à la jambe. Secouru par les indigènes qui transportèrent le mécanicien et le courrier, l'équipage dut marcher durant six heures dans la boue pour gagner la côte. Deux heures après l'avion bleu et blanc était recouvert par la marée. Jousse était conduit à l'hôpital de Rangoon. De leur côté, empruntant tour à tour charrette, bateau et avion, Paillard, Le Brix et le courrier parvenaient le 9 mars à Saïgon...

DES PROJETS PEU CONNUX...

Sans doute ne serions-nous pas complets si nous ne mentionnons pas ici les projets d'un autre raid transatlantique à bord d'un Bernard de la même famille.

L'équipage était composé de Jean Mermoz, et de Vova de Martinoff, qui, entré à l'Aéropostale vers 1930, termina sa carrière en qualité d'inspecteur à la Compagnie Air France.

Les démarches techniques et financières furent menées par ce dernier. Elles commencèrent à la fin de 1928. L'éloignement de Mermoz, constamment retenu alors en Amérique du Sud, puis l'interdiction ministérielle de tout raid, en mars 1929, empêchèrent ces projets d'être concrétisés...

Louis MEURILLON

CARACTÉRISTIQUES DU BERNARD 18-T ET DE SES DERIVES

	18-T	18 GR	190-T	191 GR Oiseau Canari	197 GR
Envergure (m)	16,80	16,80	17,30	17,30	17,30
Longueur (m)	11,50	11,50	12,58	12,80	12,80
Hauteur (m)	3,40	3,40	3,60	3,60	3,60
Surface port. (m ²)	41,80	41,80	42,90	42,90	42,90
Moteur	Gnome Rhône	Gnome Rhône	Gnome Rhône	Hispano	Lorraine
Type	9 Ab	9 Ab Spéc.	9 Ady	12 Lb	12 Eb
Puissance (ch)	420	420	480	600	450
Poids à vide (kg)	1.780		1.950	2.420	2.447
Poids total (kg)	3.200	4.200	3.400	5.710	5.150
Nb de places	2 + 6	3	2 + 8	3	4
Litr. essence	530	3.300	490	3.760	2.500
Vitesse max. (km/h)	220	190	230	245	230
Vit. croisière (km/h)	190	6.650	200	180	170
Rayon d'action (km)	1.000	230	1.000	5.800	4.500



**Le Bernard 191 « Oiseau Canari »
Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget en 2008**

Photo « Pyperpote »

Nota : Malheureusement l'appareil n'est plus exposé depuis les travaux de rénovation du musée entrepris en 2012 et il se dégrade dans les réserves...

Ce document fait partie du :

SITE PERSONNEL de FRANÇOIS XAVIER BIBERT

Il est une annexe aux pages :

GROUPE DE CHASSE GC III/6 (3/6)

Jean ASSOLLANT - Pilote de l'Oiseau Canari

Misen page François-Xavier Bibert – Janvier 2026

