

**B. DECRÉ
V. MONGAILLARD**



L'OISEAU BLANC

L'ENQUÊTE VÉRITÉ

**Nungesser et Coli
premiers vainqueurs
de l'Atlantique**

ARTHAUD

B. DECRÉ - V. MONGAILLARD
L'OISEAU BLANC
L'ENQUÊTE VÉRITÉ

Le 8 mai 1927 à 5h21, deux « as » de la Première Guerre mondiale, Charles Nungesser et François Coli, décollent du Bourget à bord de l'*Oiseau blanc* avec l'ambition d'atterrir à New York et de réaliser la première traversée de l'Atlantique. Mais le biplan et ses héros disparaissent le lendemain « quelque part dans l'Atlantique nord ». On ne les retrouvera jamais.

Grâce à une enquête à la Sherlock Holmes de plus de sept années menée par Bernard Decré, ce livre lève enfin le voile sur l'une des plus grandes énigmes de l'épopée de l'aviation et révèle dans le détail où, quand, comment et pourquoi l'appareil des baroudeurs a sombré.

Avec des conclusions qui, quatre-vingt-sept ans après les faits, entendent bouleverser l'histoire de la conquête du ciel et des révélations sur les véritables raisons pour lesquelles Nungesser et Coli « pionniers de l'Atlantique » ont été privés de leur gloire posthume.

Bernard Decré, historien et aviateur, fondateur du Tour de France à la voile, est président de l'association La Recherche de l'Oiseau blanc. Il effectue depuis 2007 des recherches sur la disparition de Nungesser et Coli qui l'ont mené aux quatre coins du monde.

Vincent Mongaillard, journaliste et auteur de plusieurs ouvrages, spécialiste des sujets d'aventure, est reporter au quotidien *Le Parisien-Aujourd'hui en France* et suit avec passion l'affaire de l'*Oiseau blanc* depuis le début de l'enquête.



Photo: © Jean-Christophe L'Espagnol/Maximages

L'Oiseau blanc, l'enquête vérité

DANS LA MÊME COLLECTION

Isabelle Autissier, *Chroniques au long cours*

Felix Baumgartner, *Ma vie en chute libre*

Jean Béliveau, *L'Homme qui marche*

Usain Bolt, *Plus rapide que l'éclair*

Géraldine Danon, *Le Continent inconnu*

Philippe Frey, *Passion désert*

Yves Jean, *Les Victoires de Poulidor*

Reinhold Messner, *Ma voie*

Bernard Decré
Vincent Mongaillard

L'Oiseau blanc,
l'enquête vérité

ARTHAUD

© Flammarion, Paris, 2014
87, quai Panhard-et-Levassor
75647 Paris cedex 13
Tous droits réservés.
ISBN : 978-2-0812-9421-9

Sommaire

<i>Introduction. Digne d'un polar</i>	9
---	---

PREMIÈRE PARTIE L'odyssée reconstituée : dans la peau de nos héros

Bonnes et mauvaises nouvelles du ciel	23
Ultimes boutades avant décollage	35
Trente-cinq heures pour mourir	49
Fausse joie, vraies larmes	71

DEUXIÈME PARTIE La fin du mystère : les Français, pionniers de l'Atlantique

Saint-Pierre, destination fatale	87
Le Chevallier et Whisky, témoins n° 1	99
Réécrire l'Histoire sans la trahir	117

L'Oiseau blanc, l'enquête vérité

En quête de moteur	145
--------------------------	-----

TROISIÈME PARTIE

Mauvaises rencontres :
Nungesser et Coli,
victimes de la prohibition ?

Vol au-dessus d'un nid de guêpes	159
Trafic encombrant	165
Deux corsaires dans le viseur	171
Raisons d'État	195
Disparitions inquiétantes	213
<i>Épilogue.</i> Et maintenant, la réhabilitation	237
Remerciements	245

INTRODUCTION

Digne d'un polar

La piste en herbe du champ d'aviation du Bourget, minée de taupinières et de terriers de lapins, est éclairée par de puissants projecteurs de cinéma. L'exploit de l'Aigle solitaire vaut bien une arrivée hollywoodienne. En ce samedi soir de sorties festives, cent mille, peut-être cent cinquante mille spectateurs attendent le pilote du Missouri, prêts à le porter en triomphe. Ils ont préféré ce spectacle-là, plein de suspense, à celui, grandiose pourtant, du film américain *Ben Hur*, à l'affiche dans les salles obscures de la capitale. Ils sont si serrés comme des sardines que ceux qui ont débarqué à bicyclette sont contraints de tenir leur monture à la verticale. Jamais, depuis l'armistice, la France n'a connu pareille manifestation spontanée de joie. Soudain, dans le ciel, un vrombissement de moteur surmené fait lever toutes les têtes. Et même tourner toutes les têtes. Le voilà enfin, le « boy » aux commandes du *Spirit of St. Louis* ! À 22 h 22, ce 21 mai 1927, Charles Lindbergh se pose sur le sol hexagonal. Et entre dans l'Histoire avec un grand H. Ce quasi-inconnu de 25 ans a pris de vitesse tous les cadors de l'aviation. Il est le premier fou volant à s'adjuger la grande traversée de l'Atlantique de New York à

L'Oiseau blanc, l'enquête vérité

Paris sans escale. Un pari fou. À maintes reprises, alors qu'il piquait du nez, alors que des mirages lui bouchaient l'horizon avec d'hallucinantes prairies de glaces, il s'est pincé et giflé pour ne pas tomber dans un sommeil mortel.

« Bien, ça y est, je l'ai fait », commente-t-il en toute simplicité en extirpant sa longue carcasse du cockpit. Puis exfiltré vers un hangar voisin où il a été mis à l'abri après avoir été miraculeusement arraché des griffes de la foule ivre de bonheur, il retrouve ses esprits. L'air grave, il demande alors, très *fair-play* : « A-t-on des nouvelles de Nungesser et Coli ? » Nungesser et Coli sont – ou plutôt étaient – ses très sérieux concurrents français, deux aviateurs légendaires qui, une semaine et demie plus tôt, ont tenté à bord de *L'Oiseau blanc* l'épopée dans le sens inverse. La plus dure en fait, celle où l'on combat à la rage les vents contraires. À la question de l'archange blond, Pierre Levasseur, le constructeur du biplan¹ aux cocardes tricolores, ne peut répondre que par la négative, les yeux imbibés de chagrin. Le sort des deux chevaliers du ciel, auréolés jusque-là d'une baraka jamais démentie, est plus que flou. On sait juste qu'il est tragique, qu'ils ont « disparu en plein ciel » comme on dit quand, justement, on ne sait pas.

L'Oiseau blanc est un épais mystère qui plane depuis ce maudit printemps des Années folles. Or, quand on s'appelle Nungesser et Coli, on est, certes, capable de sombrer quelque part dans l'océan insondable mais surtout pas dans l'oubli. Aujourd'hui, nous pouvons enfin donner des explications à « *Lucky Lindy* ». Car, au bout de sept ans de recherches intensives, nous savons. Oui, mon cher

1. Avion pourvu de deux ailes portantes superposées.

Digne d'un polar

Charles Lindbergh, des nouvelles, nous en avons ! Nos deux compatriotes ont péri le lundi 9 mai 1927 vers midi en tentant un amerrissage forcé devant Saint-Pierre-et-Miquelon, dans un brouillard bas à couper au couteau.

Mais alors si c'est au large de ce confetti français si proche des États-Unis et du Canada, c'est l'Amérique. Par leur audace et leur courage, ils ont donc bien relié deux mondes d'un seul coup d'aile et réussi, douze jours avant l'éternel Lindbergh, une odyssee historique. Ce sont les pionniers d'une route aérienne de nos jours presque embouteillée. Ce sont des héros, nos héros. À l'arrivée, ils ont rencontré la Grande Faucheuse mais pas la gloire posthume qui leur revenait pourtant. Leur entreprise périlleuse n'est plus seulement une tentative fatale, c'est aussi un succès. Un rêve insensé qui s'est authentiquement réalisé puis un destin brisé.

Au fil des décennies, l'*Oiseau blanc* est devenu la plus grande énigme de l'aéronautique résistant avec acharnement à tous les historiens et chercheurs d'épaves. Quarante-sept ans après le drame, nous affirmons sans fard ni prétention que nous l'avons enfin quasiment résolue. Certes, il demeure quelques petits secrets jalousement gardés ou enfouis dans les profondeurs, mais, à bien des égards, nous levons le voile.

Nous avons pleinement conscience que Nungesser et Coli n'ont pas rejoint le Nouveau Monde quand l'Américain, lui, atteignait le Vieux Continent. Mais le parcours, mot pris dans son sens large, des premiers est largement plus extraordinaire que celui du second. Tous les ingrédients sont réunis pour faire des tribulations du tandem de choc un film à suspense, parfois d'épouvante.

L'Oiseau blanc, l'enquête vérité

On a des acteurs formidables, deux surhommes qui ont choisi de vivre dangereusement, deux vrais personnages de roman comme on n'en croise plus depuis des lustres. Charles Nungesser, 35 ans, le pilote au visage cabossé surnommé le Corsaire, l'as de 1914-1918, l'adversaire le plus redouté de l'aviation allemande, la rosette de la Légion d'honneur à seulement 26 ans, l'enfant chéri de la France dont la liste de ses blessures – dix-sept – égale celle de ses décorations. C'est un flambeur au grand cœur qui roule en Rolls tout en étant fauché comme les blés. « Quel délicieux prince charmant en aurait fait Charles Perrault, quel magnifique mousquetaire en aurait fait Alexandre Dumas, en se bornant l'un et l'autre à ne raconter que la vérité », encensait, quelques semaines après sa disparition, son ami le journaliste Jacques Mortane¹.

À ses côtés durant trente-cinq heures de galère mortelle prend place François Coli, 45 ans, le navigateur marseillais, le moustachu rondouillard, le boute-en-train qui s'est façonné une carrure dans la marine marchande. Mais aussi le brillant pilote de guerre devenu commandant d'escadrille peu de temps après avoir décroché son brevet ou le borgne à l'œil caché par un monocle noir de pirate, souvenir à tout jamais d'un face-à-face violent avec une hélice.

Au cœur du scénario, englouti par l'océan, il faut aussi compter sur l'*Oiseau blanc*, l'avion tatoué d'une tête de mort sur les flancs, un prototype capable, grâce à sa coque étanche, de se mouiller le ventre et, donc, d'aller flirter avec les vagues.

Le clap de (triste) fin vaut également qu'on s'y arrête longuement. Il s'invite dans un décor de wes-

1. *Nungesser, les grandes heures de sa vie*, Jacques Mortane, librairie Bernardin-Béchet, 1927.

Digne d'un polar

tern marin à une poignée de milles marins d'un archipel devenu la plaque tournante du trafic d'alcools alimentant le pays de l'Oncle Sam sous la coupe de la prohibition. Avec ses contrebandiers prompts à la gâchette, avec ses garde-côtes à la bannière étoilée qui, eux aussi, tirent sur tout ce qui bouge, tout ce qui est suspect. C'est dans ce contexte explosif, sur fond de mafia, de gangs à la solde d'Al Capone, de règlements de comptes entre *bootleggers*¹ et *coastguards*², mais aussi de guerre du ciel entre la France et les États-Unis que l'*Oiseau blanc* va perdre ses plumes. Et être victime d'un amerrissage fatal dont certains s'empresseront de supprimer toute empreinte. Et si, dans la première grande traversée de l'Atlantique d'est en ouest, les rafales n'étaient pas exclusivement de vent mais aussi de... balles ? Et si le monomoteur avait été dans la ligne de mire d'Américains ?

À l'instar du vol lui-même, les heures, les jours, les semaines, les mois, les années qui ont suivi l'éclipse totale des deux naufragés de l'air sont dignes d'un véritable polar. On découvre davantage d'intrigues que dans un roman d'Agatha Christie. Avec une succession de coups de théâtre, de controverses, de dissimulations ou d'hypothèses extravagantes.

Pour aboutir à nos conclusions, nous avons mené une enquête à la Tintin mâtinée de Sherlock Holmes. Sauf que nous ne sommes pas en quête du secret de la Licorne mais de l'*Oiseau blanc*. Dans le rôle principal du reporter-détective, Bernard Décré, que l'on nommera tout simplement Bernard dans les

1. Terme américain désignant « celui qui cache une bouteille d'alcool dans sa botte », c'est-à-dire le contrebandier.

2. Gardes-côtes américains.

pages de cet ouvrage. Ce retraité passionné et passionnant, avec une force de persuasion et de conviction inégalable, est le créateur et président *ad vitam aeternam* de l'association La Recherche de l'*Oiseau blanc*. Il est aussi fondateur du Tour de France à la voile, navigateur et pilote d'avion amateur. Depuis 2007, à raison de cinquante heures par semaine et de nuits blanches qu'il ne calcule plus, il accumule des indices solides accréditant la thèse d'un crash des deux aviateurs à Saint-Pierre-et-Miquelon. Son Moleskine¹ inondé de notes, de croquis et d'aquarelles toujours à portée de main, il a passé au peigne fin des tonnes de documents, souvent inédits.

Pour la première fois dans ce raid-feuilleton ont été disséquées les archives diplomatiques à Nantes, les Archives nationales d'outre-mer à Aix-en-Provence, les archives de Terre-Neuve et surtout les archives nationales américaines à Washington. Sans oublier les livres de bord des patrouilleurs américains, les témoignages d'« anciens » à Saint-Pierre-et-Miquelon, de descendants de Nungesser et Coli, d'Erik Lindbergh, le petit-fils de Charles ou d'un pêcheur américain de homards qui, il y a plus d'un demi-siècle, a sorti de ses casiers des morceaux d'épaves susceptibles de provenir de l'*Oiseau blanc*.

En éclaircissant un pan jusque-là nuageux de la saga des ailes, ce livre ambitionne d'abord de redorer le blason de nos hardis pilotes que les autorités ont cru pendant très longtemps officiellement tombés... en Manche. Il a été écrit pour rendre hommage à deux mythes tricolores qui deviennent, pour douze jours dans les tablettes (jusqu'à l'atterrissage au Bourget de l'Aigle solitaire), les détenteurs du record

1. Célèbre marque d'un petit calepin connu pour être le carnet de voyages des explorateurs.

Digne d'un polar

de la plus longue distance parcourue en avion. Il ne s'agit surtout pas de dévaluer Lindbergh. Sa victoire, il ne l'a pas volée. Mais il faut bien reconnaître que les premiers à avoir franchi le mur de l'Atlantique, d'est en ouest, se nomment Nungesser et Coli. Depuis près d'un siècle, les États-Unis ont été couverts de tous les lauriers. Il est encore temps d'en partager quelques feuilles avec la France.

PREMIÈRE PARTIE

L'odyssée reconstituée :
dans la peau de nos héros

Bienvenue à bord ! Grâce à notre enquête, à tous les témoins de l'époque, nous pouvons vous faire partager ce qu'ont enduré nos héros avant le décollage, puis durant trente-cinq heures de vol menant malheureusement tout droit vers les abysses. Nous vous proposons, dans ce *flashback* de quatre-vingt-sept ans, de monter dans la carlingue de l'*Oiseau blanc* et de vous mettre dans la peau du duo jusqu'à son dernier souffle. De vivre donc en direct ce qui allait être un voyage à la fois génial, à hauts risques et funeste. Ce récit traverse certes des zones d'ombre, il peut parfois se perdre dans la brume mais il est véridique, s'appuyant sur des faits réels et recoupés. Seules les minutes qui ont précédé et suivi l'amerrissage fatal ainsi que le mitraillage du biplan par un bateau américain sont le fruit de notre interprétation. Ou plutôt de ce que les scientifiques appellent une « hypothèse » qui les conduit à la vérité.

Bonnes et mauvaises nouvelles du ciel

Pour un samedi matin, il y a du monde dans le bureau du directeur de l'Office national météorologique (ONM), avenue Rapp, dans les beaux quartiers de Paris, à deux pas de la tour Eiffel. Du très beau monde. Face au général Émile Delcambre, le maître des lieux qui se tient au garde-à-vous, deux aviateurs connus en route vers l'inconnu : le pilote Charles Nungesser et son ami navigateur François Coli. Ce 7 mai 1927, ils ont rendez-vous à 11 heures pétantes pour affiner la préparation de leur raid transatlantique Le Bourget-New York, pour interroger le ciel qui déterminera enfin la date exacte de leur départ. La table du patron est envahie de cartes marines, d'éphémérides nautiques, de télégrammes, de chiffres, de degrés Celsius, de forces de vent, de lettres capitales, de N, S, E, O, SO, NE... Les nouvelles en provenance d'Angleterre, d'Irlande, d'Islande et de Terre-Neuve viennent de tomber. Et, tant mieux, elles sont plutôt bonnes.

En présence de ses ingénieurs-prévisionnistes les plus chevronnés, le grand officier se met dans la position du militaire austère qui va entamer un discours solennel : « Je prends la responsabilité de vous dire que la situation est extrêmement favorable. Vous

aurez des vents qui vous pousseront durant les 2 000 premiers kilomètres. Il est probable que vous ne retrouverez pendant longtemps de pareilles conditions météorologiques. À vous de décider. » Court silence. Puis ses bras droits précisent néanmoins que « les navires signalent une dépression un peu avant Terre-Neuve » et que les températures feront un peu froid dans le dos à ce moment-là. Nungesser ne saute pas au plafond. Il fait même plutôt grise mine, se focalisant sur l'information du mauvais temps qui risque de prendre le dessus au-delà de l'Irlande. Coli qui, avec sa décennie de plus, joue le rôle du grand frère protecteur, tente de lui transmettre son optimisme. « Ça va, Charles, jamais nous ne retrouverons 2 000 kilomètres de vents favorables. Et, quand nous serons à Terre-Neuve, tout ira bien ensuite », pronostique-t-il. L'ex-officier de la marine marchande n'accorde que très peu d'importance à la couleur du ciel en fin de périple. Il sait de toute façon que le temps est généralement très capricieux à cet endroit-là du globe. Il mise sur la puissance de l'aéroplane pour vaincre les éléments les moins coopérants. Ce qui l'obsède à vrai dire, ce sont les vents. Et ceux-ci ont prévu de le traiter convenablement. Quand on lui rabâche que ses tribulations d'est en ouest sont bien plus difficiles qu'en sens inverse, à cause de vents contraires pouvant naître ici ou là, Coli réplique par une formule qu'il n'a cessé de répéter ces dernières semaines aux esprits défaitistes¹ : « Que font donc les voiliers ? Ils louvoient², n'est-ce pas ? Eh bien, nous ferons comme eux. »

1. *Géographia Histoire Magazine*, juillet 1960.

2. Dans le jargon maritime, louvoyer signifie tracer des zigzags afin de remonter au vent, tirer des bords pour aller d'un point à l'autre.

Bonnes et mauvaises nouvelles du ciel

Le message du Provençal est reçu cinq sur cinq. Le capitaine Nungesser annonce un décollage du Bourget pour le lendemain, au petit matin. Une décision à confirmer tout de même lors des prochains bulletins et *briefings* à 13 heures, 18 heures et 22 heures.

« Nunge » et Coli n'ont pas une seconde à perdre. Ils veulent remporter au plus vite la bataille de l'océan, vaincre un mythe né dès 1492 avec Christophe Colomb : l'Atlantique. Ils ne laisseront pas passer cette fenêtre météo enfin salubre. Ils souhaitent surtout brûler la politesse à l'escouade de pilotes américains qui trépignent d'impatience sur le champ d'aviation de Roosevelt Field, près de New York. Eux aussi sont sur le point de s'élancer dans une traversée titanique mais dans l'autre sens. Depuis une semaine, outre-Atlantique, les décollages imminents sont annoncés puis infirmés. Mais viendra bien un jour, très prochain, où l'annonce sera suivie d'effets. Voilà pourquoi nos Français ont hâte de prendre la poudre d'escampette. Même pas le temps, en s'échappant du bureau du général, d'aller s'enfiler un godet au Croissant, le bistrot des aviateurs bons vivants.

Pour Charles, il n'est pas question de sacrifier au rituel familial. Comme tous les samedis midi, il file déjeuner chez sa maman, Laure Prignet, qui prend ses quartiers dans un appartement au sixième étage d'un vieil immeuble situé au 33 boulevard du Temple, près de la place de la République. Il fait le cachottier, préférant ne pas lui dire qu'il sort d'une réunion au sommet avec les experts des masses d'air. Il ne veut surtout pas qu'elle s'inquiète. Durant le repas, sa mère, qui n'est pas née de la dernière pluie, a tout de même un pressentiment. Et elle l'exprime : « J'ai l'impression que tu partiras bientôt avec ton

ami Coli¹. » Le fiston rusé détourne la question piège en éclatant de rire, prenant presque sa douce génitrice pour une idiote : « Maman, tu es bien naïve pour une mère d'aviateur ! Partir en ce moment, tu n'y songes pas. Tu n'as donc pas vu la Lune ? »

Lorsqu'il était parti au front le 20 août 1914, le soldat Nungesser n'avait pas menti de la sorte. « Maman, je ne sais si je reviendrai, mais tu pourras être fier de moi² », lui avait-il lancé. Cette fois, il la rassure par une promesse : « Maman, je serai là, près de toi pour ton anniversaire le 30 mai, sois tranquille³. » Puis il l'embrasse, à toute vitesse.

L'enfant chéri, celui qui donne tant de soucis à sa mère mais qui fait aussi sa fierté, doit de nouveau foncer à l'ONM pour prendre la température. Rien de nouveau sous le soleil. Il est tout de même une poignée de spécialistes, des mauvaises langues sans doute, qui s'étonnent que les renseignements venant des États-Unis soient très partiels. Et de soupçonner méchamment les Américains de ne surtout pas vouloir aider les deux *Frenchies* qui risquent de devancer les aviateurs brandissant la bannière étoilée.

À 18 heures, le duo, qui connaît désormais par cœur la maison, fait son retour à l'ONM, accompagné de Pierre Levasseur, le constructeur de l'avion. Celui-ci broie du noir quand on l'avise d'un ciel brouillé sur le Groenland. Pour autant, pas de quoi mettre son veto à un envol bleu-blanc-rouge désormais très proche. Mais plus le temps passe, plus il se gâte. François Coli, qui ne change en rien ses habi-

1. *Nungesser, l'as des as*, Marcel Jullian, Presses Pocket, 1971.

2. *Nungesser, les grandes heures de sa vie*, Jacques Mortane, librairie Bernardin-Béchet, 1927.

3. *Paris Match*, 11 février 1961.

Ces recherches ne pourraient avoir lieu sans l'aide de tous nos partenaires :

Tout d'abord les institutions de Saint-Pierre-et-Miquelon fidèles depuis 2008 : la préfecture, le conseil territorial, la mairie, *Saint-Pierre et Miquelon 1^{re}*, *L'Écho des caps*, le port, les pêcheurs, la SNSM, et toute la population qui tous les ans nous accueillent aussi gentiment. Grâce à leur amitié, nous revenons tous les ans et armons la célèbre vedette *Zéphyr* de notre ami Poulain pour sillonner la mer.

Les ministères des Outre-Mer, de la Défense, de la Culture, des Affaires Étrangères, des Transports, le département des recherches archéologiques sub-aquatiques et sous-marines (DRASSM), la direction générale de l'aviation civile (DGAC), l'Aéro-Club de France, le musée de l'Air et de l'Espace, les villes de Boulogne et Valenciennes, les membres de l'association pour leur soutien.

Le groupe Peninsula, son président l'honorable Sir Michael Kadoorie et son équipe.

Depuis 2012 le groupe Safran et son président Jean-Paul Herteman. Grâce à leurs ingénieurs et à toute leur équipe, les recherches progressent. L'aide de Safran sera prolongé en 2014 et 2015 pour conclure en beauté ces recherches passionnantes, qu'ils en soient remerciés.

Mise en page par Meta-systems
59100 Roubaix

N° d'édition : L.01EBNN000294.N001
Dépôt légal : février 2014