



**LE MATIN - 18 JUIN 1929**

**Le récit du raid transatlantique de l' Oiseau-Canari  
dont le Matin s'est assuré l'exclusivité de la relation en langue française  
PAR LES AVIATEURS ASSOLLANT, LEFÈVRE ET ARMAND LOTTI**

-----  
**LA-GENÈSE DU RAID**

Quelle a été la genèse de notre raid qui, commencé sur la plage de Old Orchard, s'est terminé à l'aérodrome du Bourget *via* Comillas en Espagne ? Comment avons-nous préparé notre grande aventure ?

Faisons pour, un moment un retour en arrière et voyons comment les faits se sont enchaînés logiquement.

Armand Lotti, féru d'aviation, imagina un raid transatlantique qu'accomplirait un équipage français, à bord d'un appareil français. Il avait, fait la connaissance de Jean Assollant, à ce moment-là pilote au groupe Weiss, au 34<sup>ème</sup> régiment d'aviation. Jean Assollant de retour du Maroc, où il avait gagné la croix de guerre et la médaille militaire, pendant la campagne du Riff, venait de faire le Tour de France à toute vitesse et revenait d'Europe Orientale où, également à toute vitesse, il avait accompli une randonnée de 8.000 kilomètres.

Assollant accepta d'enthousiasme. Mais il fallait un navigateur. Or, Costes et Le Brix, avaient, de retour de Tokio parcouru le dernier kilomètre de leur randonnée autour du monde.

Rencontrant Le Brix, Armand Lotti lui demanda :

— Quand faites-vous avec nous la traversée de l'Atlantique ?

Le Brix ne répondit ni oui, ni non.

— J'ai quelques moyens, ajouta Lotti, je les mets à votre disposition.

Et ces moyens se matérialisèrent sous la forme de *l'Oiseau-Canari* que Lotti acheta.

Peu après, cependant. Le Brix fit équipe avec Maurice Drouhin.

— Nous n'avons plus de navigateur, confia Lotti à son camarade. Et moi j'en connais un, excellent, répliqua Assollant. C'est Lefèvre qui m'accompagne souvent en avion, je vais lui parler de notre projet.

Lefèvre, consulté, accepta de faire partie de l'expédition. Dès lors la préparation de la traversée de l'Atlantique commença. Elle se poursuivit.

### **Un an d'études**

Mais on, ne prépare pas un grand raid d'aviation commue une expédition autour, de la France. Nous nous sommes aperçus que nous manquions un peu d'expérience. Nous étions jeunes dans le métier, s'il faut employer le mot exact.

Nous pensions que trois mois d'études pratiques suffiraient pour réaliser notre rêve.

Il nous a fallu un an.

A aucun moment nous ne nous sommes découragés. La mauvaise saison étant venue, nous avons poursuivi méthodiquement notre préparation. Jean Assollant prit un poste de pilote aviateur à la Compagnie internationale de navigation aérienne : Lefèvre fit partie du personnel de la maison. Adolphe Bernard, où il étudia minutieusement le montage de l'avion. En même temps ayant en poche son brevet de navigateur, il passa, brillamment ses examens de pilote. De son côté, Armand Lotti surveilla les moindres détails d'une expédition qui s'annonçait proche.

Lorsque tout fut prêt à notre gré, nous avons convenu, que pour essayer notre machine, nous allions entreprendre un vol d'essai sur le parcours Paris-le Caire et retour. C'était en février dernier.

Mais crac ! Vint l'interdiction formelle de la part du ministre, de l'air d'entreprendre quelque raid que ce fut.

Nous avons alors tenu conseil. Fallait-il abandonner l'idée qui nous était chère, laisser à tout jamais notre rêve s'envoler ? N'allait-on pas dire que nous reculions devant le danger ?

### **Le départ pour les Etats-Unis**

Nous avons estimé que notre honneur d'aviateur était en jeu et sans enfreindre positivement la décision ministérielle, nous avons pris la résolution de quitter momentanément Paris et de nous rendre aux Etats-Unis pour tenter le raid d'Amérique en France.

Nous avons quitté le Bourget avec un avion qui ne possédait pas son certificat de navigabilité. Il semble qu'on nous ait reproché ce geste. Mais qu'on veuille bien y songer. Avec un appareil enregistré officiellement, nous engagions en quelque sorte l'aéronautique française.

Sans le certificat, nous tentions l'aventure à nos risques et périls. Si nous ne réussissions pas, on pouvait dire que nous étions les seuls fautifs et nous encourrions le blâme qui nous eût été fatalement adressé. Au contraire, si le but était atteint, nous prouvions au monde entier que l'aviation française jouait sa partie dans le concert international. Notre victoire était celle de la France. C'était pour nous la récompense de la réussite de notre tentative.

C'est ainsi que nous avons été amenés, par cette suite logique des faits, à entreprendre le raid des Etats-Unis en France.

La préparation d'un raid, avons-nous dit, exige qu'on s'occupe, des moindres détails. Il faut veiller à question du poids à transporter, choisir, visiter, examiner le terrain de départ, résoudre le problème de la navigation, être sans cesse sur le qui-vive pour les prévisions météorologiques, enfin, porter la plus vive attention au pilotage.

### **Huit heures de vol avant le raid**

Pour l'appareil et le moteur, les essais que nous avons effectués l'an dernier nous avaient déjà donné entière satisfaction.

L'avion ? Nous savions qu'il pouvait décoller avec sa charge totale. Nous sommes même, certains qu'il doit quitter le sol, chargé à 6.000 kilogrammes. Le moteur ? Nous savions aussi que nous pouvions nous confier entièrement à lui.

Mais ce dont nous nous sommes aperçus (et en ce moment nous parlons, nous, Jean Assollant et Armand Lotti), c'est que Lefèvre était devenu un maître technicien. Il fut seul à faire le montage du Canari à New-York. Il fut bien aidé d'un mécanicien américain..., mais qui ne parlait pas un mot de français.

Au lendemain de notre arrivée à New-York, nous avons volé tous les trois. Et depuis nous n'avons pas touché une seule fois au réglage de l'avion.

Nous avons volé en tout huit heures avant de quitter Old-Orchard, huit heures d'essais à l'issue desquels nous nous sommes assurés que l'avion quitterait le sol avec son poids de 5.720 kilogrammes.

Voilà les premières données techniques de la préparation de notre raid.

**Jean Assollant  
René Lefèvre  
Armand Lotti**

*(A suivre.)*

*Copyright New-York Times.*

## **Le récit du raid transatlantique de l' Oiseau-Canari**

dont le Matin s'est assuré l'exclusivité de la relation en langue française

**PAR LES AVIATEURS ASSOLLANT, LEFÈVRE ET ARMAND LOTTI**

-----

### **COMMENT FUT PRÉPARÉ LE RAID (suite)**

Reprenons le thème de la préparation de notre raid transatlantique.

Pour l'avion et pour le moteur, tout allait bien. L'un et l'autre nous donnaient confiance. Les essais avaient été satisfaisants. Nous pouvions y aller.

Jusqu'à un certain point, cependant car nous avons à résoudre la question du décollage, l'éternel problème que posent les avions gros porteurs. Certains pays comme l'Italie, à Montecelio, l'Allemagne à Dessau, possèdent une piste de lancement. Cette piste aide beaucoup l'envol d'un avion chargé à bloc.

Mais aux Etats-Unis, comme en France, du reste, il faut se contenter du sol naturel. C'est peut-être, au point de vue technique, beaucoup plus « sorcier » de quitter la terre ferme, non préparée pour un vol-record, que de s'en aller, roulant sur une piste en ciment légèrement en déclivité.

Il fallait., pour l'instant, nous contenter de ce que nous avions.

Nous avons donc songé à prendre notre départ de Roosevelt-Field, en Long-Island, près de New-York. C'est là que nous avons effectué nos premiers essais. Nous en étions partis après avoir roulé sur 700 mètres.

Cependant, quoiqu'il soit remarquablement entretenu et qu'il soit un des plus beaux du monde, cet aérodrome, créé au moment de la naissance de l'aviation, c'est-à-dire à une époque où l'on ne pouvait encore prévoir les départs transatlantiques, est limité, dans le sens le plus dégagé, par un petit talus qui masque un fossé.

## Old Orchard

Nous avons dû, bien à regret, faire notre deuil de Roosevelt-Field où nous avons trouvé toute l'aide sympathique et cordiale désirable et nous nous sommes fait transporter, par notre *Canari*, à Old Orchard, à 450 kilomètres environ au nord-est de New-York, près de Portland.

Old Orchard, situé au bord de l'Océan, est devenu la piste de départ des grands raids. A marée basse, la place est admirable, le vent est presque nul. Sa longueur est de 2.500 mètres. Son sable est dur. La largeur du couloir de lancement est de 70 mètres environ. Le seul inconvénient, car dans ce monde, rien n'est parfait, est que la piste se termine par une jetée-promenade. Et dame, si on rate le départ !...

Nous l'avons expérimentée deux fois. La première fois, le 29 mai. Nous pensions être partis ce jour-là pour notre grande aventure. On sait ce qu'il advint, après 20 minutes de vol, environ, nous sommes revenus au point de départ.

Nous croyons que la véritable cause de notre faux départ n'a jamais été donnée. La voici :

Nous avons fait le plein des réservoirs avec de l'essence américaine. C'est une essence tout à fait excellente mais très légère pour un moteur d'avion.

Nous étions donc partis après un décollage effectué de main de maître par Assollant, car n'ayant pas pris assez de champ, les roues du *Canari* avaient effleuré la première vague de l'Océan.

Nous étions montés assez facilement à 150 mètres, bien que l'avion eût emporté sa provision complète de carburant. Soudain, la légèreté de l'essence provoqua de l'auto-allumage. La situation était dangereuse. Assollant para au coup en réduisant les gaz. Au même moment, l'avion tomba de 150 à 50 mètres.

C'était trop de risques. Il fallait revenir. La décision étant prise, Armand Lotti vidangea une partie de, l'essence par le *vide-vite* ; Assollant fit faire demi-tour au *Canari* et nous revînmes à Old Orchard. Et le public, qui avait manifesté son enthousiasme au moment de notre départ, était aussi déçu que nous l'étions nous-mêmes.

Or, voyez comme il faut qu'un raid transatlantique soit minutieusement préparé. Nous avons tout prévu, moins l'essence.

Nous nous, sommes remis au travail, et nous avons étudié les différents mélanges d'essence et de benzol que nous avons à faire. Nous sommes tombés d'accord pour répartir les différents mélanges suivant l'allègement de l'avion. Au départ, à pleine charge, nous utiliserions le mélange à 60 % de benzol emmagasiné dans le réservoir n°1 puis, au fur et à mesure des heures éboullées et du carburant consommé, nous passerions au mélange à 50 % de benzol, à 30 % pour finir au réservoir contenant 20 %.

L'expérience nous a donné raison. Fort heureusement du reste, car un décollage avec charge entière suppose toujours un très grand risque. Pour tout dire, on risque sa peau à chaque tentative. Il faut donc un motif grave, une cause fatale pour que, une fois parti, on fasse demi-tour pour revenir au terrain de départ.

La plage d'Old Orchard nous a été deux fois favorable. Souhaitons qu'elle, le soit toujours à ceux qui, comme nous, tenteront de grands raids transatlantiques.

### **Les prévisions météorologiques**

La préparation d'une randonnée au-dessus de l'Océan nécessite l'information constante des prévisions météorologiques.

A ce sujet, nous devons rendre le plus grand hommage au docteur Kimball, directeur de l'Office météorologique de New-York. Avec le plus grand dévouement, le docteur Kimball nous a. fourni tous les jours les prévisions.

En ce moment, la météorologie n'existe pas en Atlantique et l'on travaille avec des moyens de fortune. Mais avec ces faibles moyens, le savant américain a fait des merveilles, nous, le remercions du plus profond de notre cœur de s'être dévoué à notre cause.

Les dépressions, au-dessus de l'Océan sont si soudaines, si brutales qu'il était impossible de prévoir que, cinq heures après avoir quitté Old Orchard, nous nous trouverions au centre d'une dépression telle que si elle se fût produite un peu après notre

départ, nous serions, avec un avion chargé à bloc, fatalement tombés à l'eau.

Quant au pilotage, c'est affaire d'entraînement, de maîtrise et de courage. Jean Assollant était préparé par son entraînement constant lors de son passage au 34<sup>ème</sup> régiment du Bourget et par ses vols quotidiens à la Compagnie internationale de navigation aérienne, à tenter la traversée de l'Atlantique.

La réussite a couronné sa carrière.

**Jean Assollant  
René Lefèvre  
Armand Lotti**

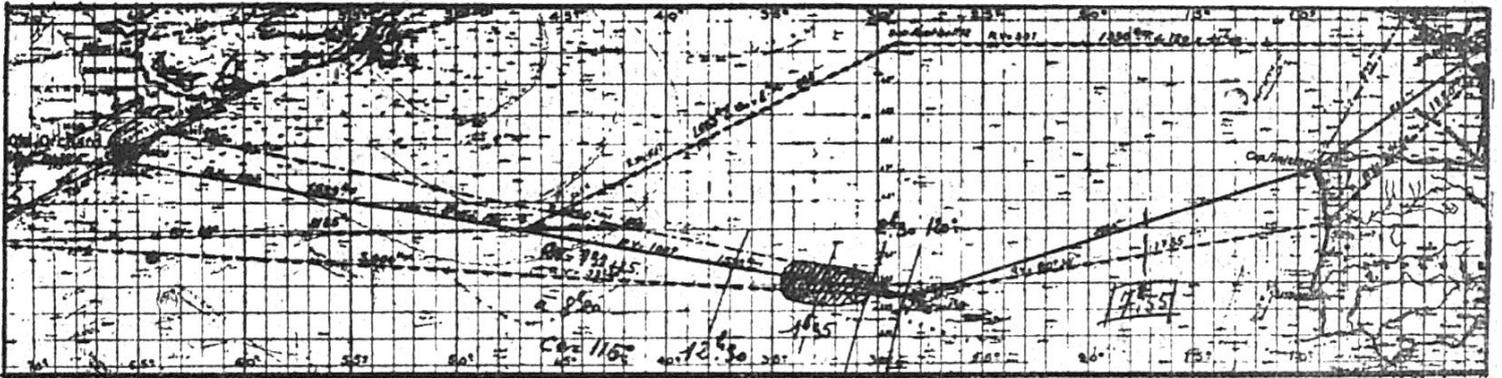
*(A suivre.)*

*Copyright New-York Times.*

LE MATIN - 20 JUIN 1929

**Le récit du raid transatlantique de l'Oiseau-Canari**  
dont le Matin s'est assuré l'exclusivité de la relation en langue française  
**PAR LES AVIATEURS ASSOLLANT, LEFÈVRE ET ARMAND LOTTI**

-----  
**Le record de vitesse d'Amérique en Europe  
a été battu et ils étaient Quatre !**



*La carte de l'Atlantique que René Lefèvre avait préparée avant le départ et sur laquelle il a travaillé pendant le parcours. On remarque entre le 45° et le 50° de longitude, le point « D » où l'on devait décider de prendre, soit la route de Saint-Nazaire (en pointillé), soit celle des Açores.*

*La partie hachurée représente la région où, vendredi 14 juin, à 1h 35 du matin, René Lefèvre fit le point en prenant l'étoile, polaire comme repère.*

*Ajoutons que le Canari est passé au Nord des îles Açores et que les heures marquées sur la carte sont celles du méridien de New-York.*

Passons maintenant à la navigation et laissons la plume à René Lefèvre à qui échet le soin, outre de s'occuper du montage du Canari, de nous mener à bon port à travers l'Atlantique.

René Lefèvre apprit l'art difficile de la navigation aérienne au groupe du commandant Weiss, du 34<sup>ème</sup> régiment d'aviation du Bourget. Ses débuts eurent lieu en 1924. A cette époque, cet art était partout en enfance. Le commandant Weiss a eu le mérite de le sortir des limbes et de fonder en quelque sorte à son groupe une école de navigateurs.

Les longs voyages à travers la France, les randonnées diurnes et nocturnes préparèrent pendant quatre ans Lefèvre à la traversée de l'Atlantique.

Il n'y eut donc pas à proprement parler d'apprentissage spécial. Que ce soit. Au-dessus de l'océan, au-dessus du Sahara ou de la France, les méthodes restent les mêmes. Le tout est de posséder à bord de bons instruments et de savoir s'en servir.

Ces instruments étaient au nombre de quatre : un compas magnétique Vion, lequel a été merveilleux ; un compas à induction terrestre Pioneer, que Clarence Chamberlin nous prêta ; un dérivomètre Dubois-Impar et un navigraphe optique Le Prieur.

On se souvient que le compas à induction terrestre, né en France, émigré aux Etats-Unis, nous est revendu avec Lindbergh. Utilisé seul il peut faire commettre des terreurs allant jusqu'à 180°. Aussi bien doit-il toujours être accompagné du compas magnétique.

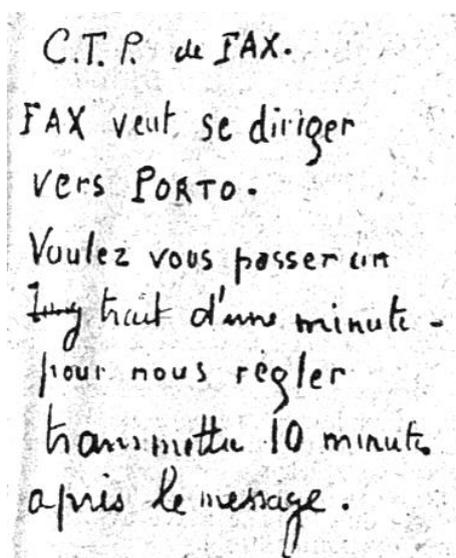
C'est donc avec ces instruments que le *Canari* a navigué au-dessus de l'océan. C'est avec eux que Lefèvre s'est débrouillé de telle sorte qu'à 200 milles des côtes d'Europe, il savait, sans aucune hésitation que l'équipage atteindrait la péninsule ibérique, entre le cap Finistère et Porto.

### ***Le compas fou***

Il fut amené à faire le point deux fois. Lorsque le jeudi 13 juin, l'avion se trouva, dès 8h 20 du soir, au centre d'une terrible dépression, celle qui fit faire à l'avion des bonds formidables en altitude, le compas devint fou. Il passait du nord au sud, de l'est à l'ouest avec une facilité déconcertante.

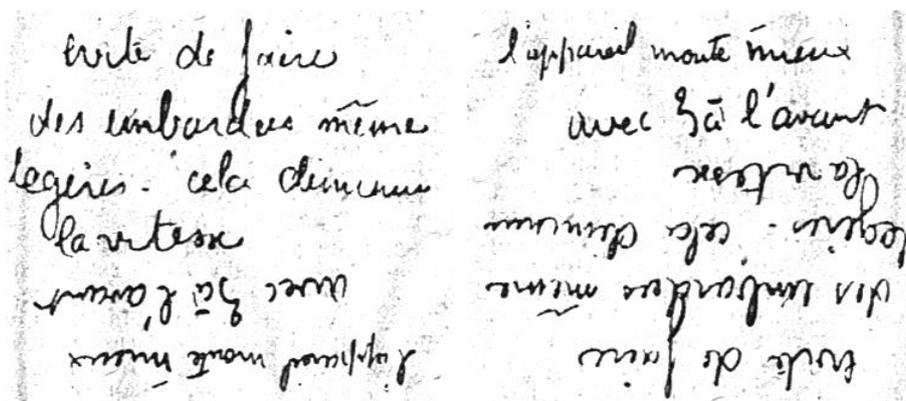
La bourrasque passée, et quelle bourrasque ! Lefèvre, le 14 juin, à 1h 35 du matin (heure américaine) profita d'une éclaircie pour chercher la latitude, en prenant la polaire comme repère. Ce n'était du reste pas très commode, car les nuages masquaient souvent l'étoile des navigateurs. Enfin il réussit et trouva 39° 30 latitude N, latitude dont le prolongement, du point où nous nous trouvions passait au nord des îles Açores. Il n'eut pas la longitude exacte, mais comme les calculs opérés avec le dérivomètre et le navigraphe lui avaient donné une vitesse horaire de 200 kilomètres, il se rendit compte, étant donné cette

vitesse et le temps passé, que l'équipage se trouvait sensiblement au nord-ouest des Açores.



C.T.P. de FAX.  
FAX veut se diriger  
vers PORTO.  
Voulez vous passer un  
Iny trait d'une minute -  
pour nous régler  
transmettre 10 minute  
après le message.

*L'autographe du message que, par radiotélégraphie, Armand Lotti passa au poste de Lavadores (Portugal).*



Evite de faire  
des embarques même  
legères - cela diminue  
la vitesse  
avec ça l'avant  
l'appareil monte mieux

Evite de faire  
des embarques même  
legères - cela diminue  
la vitesse  
avec ça l'avant  
l'appareil monte mieux

*Deux communications de René Lefèvre à Jean Assollant pendant le raid transatlantique.*

Le point fut pris une seconde le vendredi après-midi, toujours heure américaine. Lefèvre calcula la latitude d'après la position de l'avion par rapport au soleil. C'est à ce moment qu'il eut la certitude d'être sur le chemin de l'Espagne que le *Canari* devait atteindre dans la soirée. C'est à ce moment également que Lotti envoya par la T.S.F. du bord, le message suivant au poste de Lavadores (Portugal).

« *C.T.P., de F.A.X. (C.T.P. étant l'indicatif du poste de Lavadores, F.A.X. celui de l'avion) :*

» *F. A. X. veut se diriger vers Porto. Voulez-vous passer un trait d'une minute pour nous régler. Transmettre dix minutes après le message. »*

Ces dix minutes étaient nécessaires pour que le poste put traduire le message passé en français

### ***Le téléphone sans fil***

Car, en outre, des instruments de bord, nous avons emporté un poste de téléphonie sans fil. Nous ne pouvions songer à faire avec lui de la navigation par radiogoniométrie, Mais il nous servit à correspondre avec les postes de terre et avec ceux des navires. Nous avons d'ailleurs été très étonnés d'apprendre, depuis que nous avons, atterri au Bourget, qu'aucune nouvelle précise n'était parvenue de nous après qu'un navire eut capté un message par lequel nous disions

« *F.A.X., navigation difficile dans les nuages. Faisons route vers Açores. »*

Comment a-t-on pu traduire « *Nous allons atterrir aux Açores* » ?

C'était si peu notre intention que Lotti envoyait régulièrement le message qui suit « *F.A.X., volons au-dessus des nuages. O. K. Transmettez lentement* ».

O.K., en style de radiotélégramme, veut dire « Tout va bien ».

Le poste de radio, lequel, il convient de le dire, a remarquablement fonctionné, nous servait donc pour ne pas rester isolés avec le reste du monde.

La navigation restait, entièrement dévolue aux instruments du bord. Ceux-ci allaient nous guider de Old Orchard au cap Finisterre, sur ta route que nous avons choisie.

Cette route avait été, comme de juste, minutieusement étudiée.

Partant de Old Orchard, nous devions passer au cap Sable, à la pointe sud-ouest de la Nouvelle-Ecosse, puis abandonnant la terre, nous devions nous diriger est - sud-est vers le point « D » situé par 41° latitude N. et 51° de longitude O.

Au point « D » nous avons, une décision à prendre : soit remonter jusqu'au 47° latitude N. et mettre ensuite le cap plein

Est en direction de Saint-Nazaire, soit, au contraire, si le temps était mauvais, nous maintenir à une latitude variant de 39° à 41° et faire route vers les Açores et l'Espagne.

Nous avons choisi le chemin de l'Espagne. Nous l'avons fait d'abord parce que notre indésirable passager nous mettait dans l'obligation de prévoir une consommation de carburant plus élevée que celle sur laquelle nous nous étions basés avant le départ ; ensuite, parce que ne sachant pas exactement, en l'absence d'indicateurs, quelle était cette consommation, nous voulions nous assurer, vers les Açores, la possibilité de trouver, en cas d'urgence, une oasis dans le désert de l'Océan.

Mais il est presque certain que sans notre indésirable compagnon nous eussions fait route vers Saint-Nazaire. Nous aurions probablement laissé au sud la dépression au milieu de laquelle nous nous sommes trouvés en pleine nuit et nous aurions, favorisés par un vent d'ouest, atteint la côte française à Saint-Nazaire. Nous aurions atterri au Bourget directement.

Nous avions tout prévu, sauf Schreiber !...

— Est-ce un pilote ? avait demandé Assollant au moment de la découverte insolite.

— Qu'est-ce que vous savez faire en aviation ? avait ajouté, Lotti.

— Rien, avait répondu l'autre.

**Jean Assollant  
René Lefèvre  
Armand Lotti**

*Copyright New-York Times.  
(Voir la suite en 3<sup>ème</sup> page)*

# **Le récit du raid transatlantique de l'Oiseau-Canari**

## **par les aviateurs Assollant, Lefèvre et Armand Lotti**

-----  
(SUITE DE LA 1<sup>ère</sup> PAGE)

C'était le comble

Trois heures après notre départ, nous avons laissé un message, comme convenu, au poste du cap Elisabeth (près de Old Orchard), afin que celui-ci prévint tous les postes de la Nouvelle-Ecosse et de Terre-Neuve.

### ***Changement de cap***

Notre changement de cap se fit donc au cap Sable, où nous sommes passés à midi 5 (heure américaine), après avoir quitté la côte américaine à 10h 10. Nous avons survolé une région très boisée, que nous avons aperçue à travers les nuages.,

Puis, à midi 35, en route vers le Ce point « D ».

Nous l'avons, atteint à 20 heures, sans perdre à aucun moment le contrôle de notre route.

Le vendredi, à 1h 35 du matin, après avoir essuyé la tempête, nous faisons le point à l'ouest des Açores. A 7h 55 (toujours heure américaine), nous nous trouvons à mi-chemin des Açores et du Portugal.

Nous avons toujours marché droit devant nous, sans aucune hésitation, pour ne pas perdre inutilement de temps. La navigation s'est faite ainsi dans d'excellentes conditions, sans nous être écartés de la route que nous avons choisie au moment où nous sommes passés au point « D ». C'est presque un système !

Quelle distance avons-nous parcourue ?

De Old Orchard au cap Sable :	379 kil
Du cap Sable au point « D » :	1539 kil
Du point « D » au nord des Açores :	1593 kil
Du nord des Açores au cap Finisterre :	1735 kil
Du cap Finisterre à Comillas :	450 kil
	-----
Au total :	5696 kil

La durée du voyage de côte à côte a été de 27 heures exactement, pour une moyenne horaire de 195 kilomètres.

Nous avons aussi battu le record de vitesse d'Amérique en Europe. Et nous étions quatre !

*(A suivre.)*

## LE RAID TRANSATLANTIQUE DE L' " OISEAU-CANARI "

*Nous publierons demain la suite  
du récit du raid*

dont le « Matin » s'est assuré l'ex-  
clusivité de la relation en langue  
française

par les aviateurs ASSOLLANT  
LEFÈVRE et LOTTI

Arthur Schreiber  
le passager clandestin a quitté  
la France hier

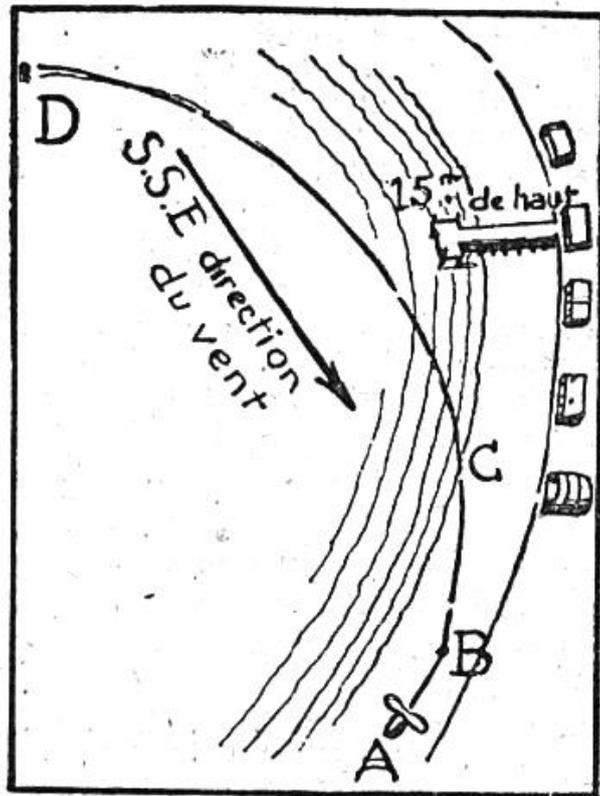
Il s'est embarqué à Cherbourg  
pour les États-Unis

LE MATIN - 22 JUIN 1929

**Le récit du raid transatlantique de l' Oiseau-Canari**  
dont le Matin s'est assuré l'exclusivité de la relation en langue française  
**PAR LES AVIATEURS ASSOLLANT, LEFÈVRE ET ARMAND LOTTI**

---

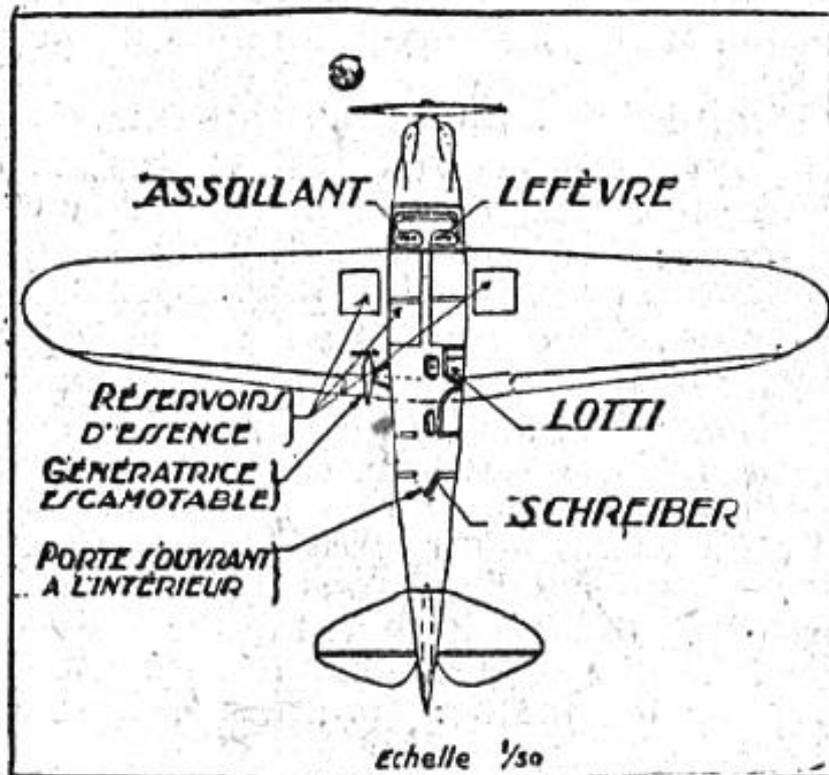
**LES IMPRESSIONS ÉMOUVANTES DU PILOTE**



*Le décollage du 13 juin*

*Le plan de Old Orchard et de sa plage, longue de 2 kilomètres*

*Le Canari a été remorqué du terrain situé près du hangar du capitaine Jones (à droite du croquis) jusqu'au point « A » d'où il est parti. Assollant a fait un léger cheval de bois en « B » : il a décollé en « C » et c'est seulement, en « D », dix minutes après l'envol, que Schreiber s'est démasqué.*



Où Schreiber s'est caché

*Le plan du Canari et la disposition des places qu'occupait l'équipage. Schreiber est entré par la porte de l'avion, située un peu en avant du siège « Lotti ». Il s'est ensuite rendu à l'arrière et s'est caché, agenouillé, derrière la porte ouvrant intérieurement. Il était impossible, en ouvrant cette porte, de l'apercevoir.*

Jean Assollant dit :

— Ayant décollé l'année dernière au Bourget avec 3.900° litres d'essence, j'avais la conviction que l'avion était capable de s'enlever facilement avec sa charge complète.

» L'avenir m'a donné raison.

» C'est pourquoi, du reste, j'étais résolu à tenter la traversée avec mes camarades Lefèvre et Lotti.

» Nous voici donc à Old Orchard. C'est alors que nous avons, comme à New-York, apprécié la sympathie, la gentillesse, le

dévouement des Américains pour nous. Tout le monde se mettait en quatre pour faciliter notre tâche, pour nous aider, pour nous seconder. La presse ne cessait pas de faire des articles élogieux sur nous. Au premier appel, la population venait à nous pour nous rendre service. Les policemen surveillaient étroitement notre avion, car le seul inconvénient de Old Orchard est qu'il n'existe pas de hangar pour le moment.

» Nous pouvions compter sur presque toute la population de Old Orchard pour tirer notre zinc sur le sable mou de la plage afin de l'amener sur le sable dur.

» — Cet avion est français, nous dit un jour un aimable citadin. Disposez de moi autant que vous le voudrez, de jour comme de nuit, pour faire bonne garde près de lui. Et si vous en éprouvez le besoin, je fais venir cent camarades avec moi.

» Nous ne savions comment remercier nos hôtes dont nous recevons en ce moment télégramme sur télégramme de félicitations. Ah les braves cœurs !

» Nous avons eu aussi l'appui de deux Français, l'aviateur vieille tige Demougeot et le mécanicien Robert, ainsi que du capitaine aviateur Jones qui possède un petit avion avec lequel il fait des passagers, et qui mit son terrain à notre disposition pour y placer le *Canari*.

» Nous avons aussi reçu un accueil fraternel du célèbre aviateur américain Clarence Chamberlin et aussi de Williams et de Yence, qui voulaient aller à Rome avec leur *Green-Flash*. On a dit que nous étions des rivaux. Quelle boutade ! Nous étions si peu rivaux que si la tradition américaine l'eût permis, nous nous serions tutoyés. Nous nous appelions par nos prénoms. Des rivaux, ces excellents camarades, ces frères qui vont tenter, eux aussi, la grande aventure prochainement avec leur nouvel avion, le *Northern Star* ! 1 Nous faisons tout en commun pour les réparations et pour la mise au point. Si peu rivaux que, avant notre départ la gentille Mrs Yence posa sur notre *Canari* le fanion américain que la presse de Old Orchard nous avait offert.

» Nous souhaitons à tout le monde des rivaux comme ceux-là. Et, à travers l'Atlantique, mais dans l'autre sens, nous leur adressons tous nos vœux fraternels de réussite et de gloire.

» Nous avons même décidé de partir le même jour. Le sort ne l'a pas voulu.

### ***Le premier décollage***

» C'est sans appréhension que nous avons effectué le premier décollage. Auparavant, pour reconnaître la piste, Assollant et Lefèvre, alors que Lotti était retenu à New-York par la météo, firent trois petits vols. L'impression de puissance du zinc arracha des cris d'admiration à la foule alors que notre fidèle « expert mécanicien » Leroy, envoyé de Paris, restait insensible et froid dans son émotion.

» — Ah ! si je savais l'américain, répétait-il, je leur dirais que ça gaze bien.

» Donc, au décollage à pleine charge, le 29 mai, jour de notre première tentative, Assollant prit le départ dans le couloir de 70 mètres de large.

» — Il semblait, dit-il, que le zinc roulait sur une plaque de verre. Je dus même piquer au sol pur l'empêcher de décoller.

» Mais soudain, j'aperçus sur la droite des gens et des voitures. De peur de les emboutir, je fis un cheval de bois très à gauche et repris le couloir. Les roues décollèrent, l'avion se souleva faiblement mais, juste à la première vague, plouff ! les roues touchèrent la crête et soulevèrent une grande gerbe d'eau. Au même moment j'arrachai le zinc qui décolla avec aisance et prit rapidement la hauteur de 150 mètres après 4 minutes de vol.

» Un record pour une pareille charge.

» Mais l'essence était trop légère et tout était à recommencer. A notre retour Williams et Yence, à la fois, nous félicitèrent et partagèrent notre déception.

» Il fallait attendre une autre journée favorable, une bonne météo pour repartir. Lotti retourna à New-York auprès du docteur Kimball, la crème des météorologistes Assollant et Lefèvre, pour se maintenir en bonne condition physique, pratiquèrent la course à pied et le golf.

» Enfin, Lotti revint précipitamment de New-York, le 12 juin, avec un bulletin qui nous donnait satisfaction. Il fallait se hâter car une dépression qui s'étendait vers Terre-Neuve se mouvait en direction du sud. Il fallait passer avant de la croiser. Elle a été plus vite que nous

» A 23 heures, « l'expert mécanicien » Leroy fit le plein. Dans la matinée, on étendit un train de planches pour amener le zinc du sable mou au sable dur et l'on fit appel à la bonne volonté des gens pour tirer l'avion à 600 mètres de là, à la ligne de départ.

» C'est à ce moment, certainement, que le jeune Arthur Schreiber, profitant de la confusion, fit son entrée dans le Canari, où il resta agenouillé jusqu'au moment où il vint à nous, un peu plus tard.

» Williams et Yence, également prêts de leur côté, devaient partir les premiers, mais leur moteur, n'étant pas assez chaud, ne voulut pas tourner. Nous partîmes donc.

» — Ce fut un moment angoissant, dit Assollant. Au décollage, je pousse à fond sur le manche tandis que Lefèvre poussait à fond la manette des gaz. Je vais légèrement de côté. J'embarque sur la droite. Je réduis le moteur. L'avion, de lui-même, se remet dans la bonne voie. Je remets les gaz. L'avion reprend sa vitesse, mais la queue ne se lève pas. Avec Lefèvre nous poussons tous les deux le manche à balai. La queue ne se lève toujours pas.

» Je n'y comprends absolument rien. Le zinc reste collé au sol ! Il y a déjà 600 mètres qu'il roule. La queue devrait avoir déjà quitté le sol ! Je manœuvre tant que je peux la profondeur. Quatre cents mètres avant d'arriver à la jetée j'arrache le zinc. Mais le zinc ne décolle pas. Il est trop lourd, il est mal centré : j'en sue...

» Je vois la jetée devant, moi. Elle est haute de 15 mètres. Si je ne passe pas, c'est la catastrophe ! Alors je fais un léger cheval de bois à gauche. Je tire le zinc encore. La queue reste basse. Que se passe-t-il ? Nous allons nous écraser. Quand, soudain, je sens que ça y est ; il a décollé !

» Le moteur par bonheur n'a pas faibli. Réellement, c'est le moment de lui rendre hommage à notre Hispano-Suiza, de 600 chevaux. C'est l'instant opportun de proclamer bien haut que malgré le handicap du passager que nous allions découvrir, malgré la tempête infernale, il n'a pas eu la moindre petite défaillance pendant tout le parcours.

» Voyez le magnifique décollage que nous avons fait grâce à lui pendant 10 minutes, avant qu'apparaisse Schreiber, nous avons volé à quelques mètres au-dessus de la mer, et toujours la queue basse.

» Pendant huit heures, dans la tempête, il a été notre ange gardien. Nerveux et robuste, il a tenu le coup et affronté les coups de tabac. Sa régularité nous a réconfortés, nous a donné confiance. Il nous a conduits jusqu'au bout, et lorsque nous éprouvions des moments de désespoir, il nous remettait dans la voie de l'espérance. Aussi bien lui devons-nous la plus grande partie de notre succès.

**Jean Assollant  
René Lefèvre  
Armand Lotti**

*(A suivre)*

*Copyright New-York Times.*

## Le récit du raid transatlantique de l' Oiseau-Canari

dont le Matin s'est assuré l'exclusivité de la relation en langue française

PAR LES AVIATEURS ASSOLLANT, LEFÈVRE ET ARMAND LOTTI

-----

### LES IMPRESSIONS DU PILOTE PENDANT LA TEMPÊTE

» — J'étais donc, continue Assollant, à me demander si j'en avais pour toute la vie de cette position de vol, lorsque tout à coup le zinc prit sa ligne de lui-même. Il repartit sur le nez. Ah Dieu ! Quel soulagement ! Et juste à ce moment surgit Schreiber, ce Schreiber qui m'avait fait suer sang et eau pendant 10 minutes.

» Par bonheur, j'avais une telle confiance dans le décollage, si pleinement réussi la première fois que je n'avais pas éprouvé une seconde d'hésitation au cours des manœuvres de départ.

» Tout de même après ces dix minutes de vol infernal, volant en perte de vitesse, Lefèvre poussant encore à fond la manette de gaz j'en étais arrivé au point de vidanger de l'essence. Quand apparut Schreiber.

» Alors ce fut un plaisir. Schreiber étant « centré », le zinc monta rapidement, de sorte qu'après une heure de vol nous naviguions à 1.000 mètres.

» Entre temps nous avons examiné le cas Schreiber. Nous avons un parti à prendre : ou le jeter à l'eau, ou revenir en arrière, ou continuer notre route. Le jeter par-dessus bord, on le dit, mais on ne le fait pas. Revenir en arrière, c'était nous exposer à des sarcasmes, laisser dire que c'était un coup monté ; c'était aussi nous immobiliser pendant un certain temps, attendre, attendre toujours un bulletin favorable de météo. Et puis aurions-nous encore la chance de trouver au départ un vent debout, dans le sens de notre départ, alors que les vents de travers soufflent 29 jours sur 30 !

» Que faire alors ? La décision fut rapidement prise continuer.

» Pendant ce temps, je faisais un match avec la brume. A mesure que le zinc montait, la brume nous poursuivait. Finalement, elle nous rattrapa. Piloter dans la brume, c'est un art difficile,

surtout avec un avion lourdement chargé. Puis la brume se dissipa : nous avons franchi la région du Gulf-Stream.

» La nuit commença très belle, assez chaude et agréable. Mais nous avons mangé notre pain blanc. Une heure après, la mer et le ciel se confondirent à l'horizon. L'éclat des étoiles ternit.

» Puis tout tomba dans le noir le plus obscur. Nous entrions dans la dépression, dans l'enfer des pilotes, quelque chose d'inimaginable la tempête dans la brume épaisse.

» On ne voyait rien, pas même le bord des ailes. Alors j'ai tenté de monter plus haut pour m'évader de cet effroyable chaos atmosphérique. Impossible de dépasser deux mille mètres

» Et sans cesse je disais, je criais! même, si je me souviens bien :

» — Ah ! si ce Schreiber n'était pas là !

» Tout à coup, un coup de tabac formidable... Nous sommes complètement dans le grain. Nous sommes secoués. Nous sommes soulevés. Nous retombons comme si nous allions couler à pic. Tout vibre dans un ciel qui hurle. L'hélice est folle. Le zinc embarque. Il est désemparé. Je manœuvre tant que je peux : impossible de retrouver la ligne de vol. Je ne sais plus dans quelle direction je marche. Le compas devient fou et ne donne plus aucune indication précise.

» Cherchons autre chose. Je réduis le moteur et je laisse le zinc aller tout seul. Je regarde le barographe. De 2.000 mètres c'est la chute. 1.800... 1.500... 1.200... 1.000... Va-t-on s'arrêter ! Va-t-on tomber ?

» J'entends Lotti qui passe sans arrêt notre indicatif F.A.X... F.A.X... F.A.X...

» 900 mètres, 800 mètres. Mes yeux sont rivés au barographe. Mentalement, je répète 800, 800... Un soupir l'altimètre se stabilise. L'avion reprend contact avec l'air et se rétablît. L'altimètre remonte. Une étoile apparaît, enfin... Je, crie :

» Une étoile, là-bas !

» Tout le monde respire largement

» Mais cette étoile, je ne la vois bientôt plus. Elle est de nouveau masquée. Le, ciel est encore bouché. Nous retombons dans la tempête.

» On n'en sortira donc jamais ?

» Le zinc entre dans la pluie. Il en sort. Il y rentre. Je me suis recollé dedans.

» C'est une seconde dégringolade. C'est aussi le moment le plus déprimant.

» Quand on lutte dans la brume, nous avait dit Clarence Chamberlin, on se fiche de tout !

» Oh oui, on se fiche de tout... Mais seulement quand on est seul !...

» Les deux nouvelles heures dans la tempête m'ont paru un siècle.

» Il faut pourtant peu de chose pour se donner du réconfort. Aux environs des Açores, nous apercevons dans une éclaircie une lumière très brillante à l'horizon.

» Le phare d'un bateau, crions-nous avec joie. Allons droit sur lui.

» Le faisceau se fait de plus en plus puissant. Il monte, il monte encore... C'était une étoile ! Ce court moment de joie fut cependant suffisant pour reprendre confiance.

» Enfin, le jour arriva. Quoique nous naviguions toujours dans la brume, fonçant dans les trous entre deux couches de nuages, le jour offrit un soulagement moral. Nous approchions de l'Europe. Souvent je disais à Lefèvre :

» — Regarde... C'est la terre. Cette fois c'est bien la terre, n'est-ce pas ?

» Lefèvre penchait un peu la tête, fixait l'horizon et répondait :

» — Mais non, tu vois bien que ce sont des nuages.

» Pourtant la dernière fois fut la bonne. Ce n'était plus les nuages. C'était bien l'Europe. Il y eut parmi nous une explosion formidable de joie. Nous sommes tombés dans les bras l'un de l'autre. La découverte d'une terre, la découpe d'une côte, le sol ferme, quelle admirable chose quand on vient de traverser l'Atlantique !

A présent on pouvait chanter et siffler. Peuh ! peuh ! Juste ce qu'il fallait. Cette diablesse de côte était réellement trop accidentée. Et je me disais :

» Ça me ferait mal au cœur de casser le zinc juste en arrivant au but.

» Finalement, Comillas se présenta, Ce n'était peut-être pas l'idéal, car j'ai rasé une grande dune, mais enfin, comme j'eus la chance de prendre la plage vent debout, je m'en suis tiré. »

Assollant a piloté le *Canari* pendant 25 heures. Lefèvre, qui est également pilote, l'a relayé une demi-heure avant la nuit, également une demi-heure à 3 heures et demie, une autre demi-heure à 8 heures ; enfin, dans les deux heures qui s'écoulèrent avant d'atteindre la côte, il pilota un quart d'heure par chaque demi-heure d'Assollant. Au cap Finisterre, le relais avait pris fin.

**Jean Assollant  
René Lefèvre  
Armand Lotti**

*Copyright New-York Times.*

..oOo.oOo..

---

*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](#)**