

# ALL CLEAR

Uitgave voor de leden van de KNVvL afdeling gemotoriseerd vliegen

Jaargang 4

juni 2012

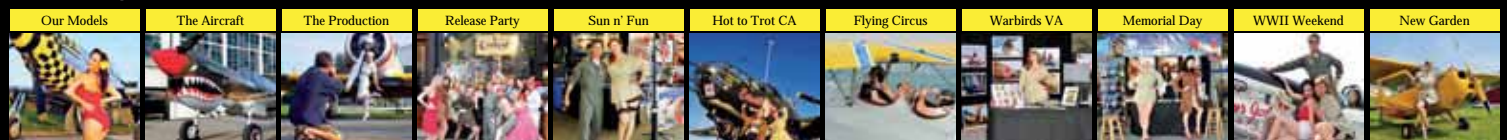
nummer 14



[www.warbirdpinups.com](http://www.warbirdpinups.com)

## Warbird Pinup Girls

The making of the Warbird Pinup Girls Calendar



**Aero 2012  
Friedrichshafen**

**Guerilla's, kogels en  
witte paarden?**

**Vervlogen  
vliegvelden**



**L'oiseau canari**



Aviationbookreview • Hoog genoeg onderweg? • KNVvL Afdelingsnieuws • Oppedoezer ronde  
• IFFR Benelux vliegt naar Texel • De Pelikaan • Hoekgetrouw • Column • Vliegen in de zomer

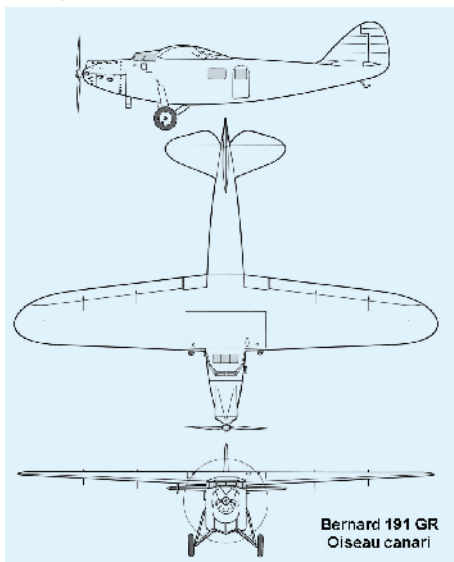


# L'oiseau canari



De 24-jarige Jean Charles Abel Bernache Assollant heeft zijn dienstitijd erop zitten als sergeant vlieger bij het 3/6 jachtvliegersquadron van de Franse luchtmacht. Hij komt samen met zijn dienstmaat René Levêfre terecht bij de Bernard fabriek, waar prachtige vliegtuigen worden gebouwd. Eén van die welgevormde machines is de Bernard 191 GR, waarbij de letters GR staan voor "Grand Raid" oftewel lange afstand. En hoewel het vliegtuig bijzonder geschikt lijkt om de Atlantische Oceaan te bedwingen, zoals Lindbergh dat twee jaar voordien in zijn eentje heeft gedaan, besluit het Franse Ministerie van Luchtvaart bij monde van de heer Laurent-Eynac dat oceaaneluchten niet worden toegestaan.

Inmiddels heeft Armand Lotti, onderdirecteur van het gelijknamige hotel in de Rue de Castiglione in Parijs, de tweede uit een serie van drie 191 GR's\* gekocht en ontstaan er plannen om toch een poging te wagen. Tijdens een in scène gezette proefvlucht vliegt Assollant de kanariegele kist van Orly naar Southampton in Engeland, waar het toestel wordt gedemonteerd en ingescheept naar New York. De crew



bestaande uit Assollant, Levêfre en Lotti volgt drie weken later per boot. Assollant is de eerste piloot, Levêfre de navigator en tweede piloot (hij heeft voor deze uitdaging zijn brevet gehaald) en Lotti werpt zich naast commandant en sponsor van de vlucht op als radiotelegrafist. Het vliegtuig wordt op Mitchel Field weer samengebouwd, krijgt de Amerikaanse registratie NY-9422 en wordt overgevlogen naar Nord Old Orchard Beach in Maine ten noorden

René Levêfre, Jean Assollant en Armand Lotti



van Boston, waar het strand uitermate geschikt is voor de lange aanloop naar Europa. Op 29 mei is het zover. Met 880 gallon brandstof in de tanks vertrekken de Fransen oostwaarts. Anderhalf uur later staan de mannen echter weer op het strand van Old Orchard. Een illusie armer en met boven zee geleegde tanks. De 600 paardenkrachten van de Hispano Suiza komen door de afwijkende klopvastheid van de Amerikaanse brandstof en de slecht afgeregelde carburateur niet uit de verf.

Op 13 juni vindt de herkansing plaats. Maar met zeer veel moeite. Na een aanloop van méér dan drie kilometer weet Assollant de kist eindelijk de lucht in te krijgen. Een uur vliegen later bedraagt de hoogte van de staartlastige machine nog maar 1000 voet. De bemanning heeft geen idee waarom het vliegtuig zich zo vreemd gedraagt en

Lotti begint apparatuur los te koppelen om die over boord te gooien. Dan komt de aap uit de mouw of liever de verstekeling uit de staart. Met de woorden "here I am" stelt de zich in pilotenjack geklede 22-jarige Amerikaanse journalist Artur Schreiber zich voor. De eerste reactie van Jean Assollant is: "gooi hem zo snel mogelijk naar buiten!", maar al heel snel wordt hij als vierde man ingelijfd. Edoch niet



Jean Assollant



alvorens Lotti hem een ter plekke in elkaar geflanst document laat ondertekenen, waarin hij verklaart dat eventuele opbrengs-



Artur Schreiber, René Levêfre, Jean Assollant en Armand Lotti

ten van journalistieke pennenvruchten voor de helft aan de crew zullen toekomen. De kranten die overal ter wereld door middel van de aan boord aanwezige radioapparatuur op de hoogte worden gehouden van de oversteekpoging spreken schande van hun confrère. Nadat de verstekeling in de cabine heeft plaatsgenomen, er toch overlevingsequipment, enkele zakken met post en de champagne voor de aankomst overboord is gezet, reageert het vliegtuig normaal. Ze klimmen naar 6500 voet en proberen deze hoogte vast te houden. Het weer zit niet mee. Ze krijgen te maken met regen, harde wind, slecht zicht en ijsafzetting waardoor de kist op een gegeven moment naar 1700 voet zakt zonder dat Assollant tegenmaatregelen kan nemen. Tijdens de gehele vlucht zien zij slechts drie keer water. Het doel is Parijs, maar door het extra gewicht van de verstekeling en door het extra brandstofverbruik vanwege het slechte weer moet men het vluchtplan wijzigen. Ze mikken op Saint Nazaire. De storm heeft hen echter weggezet naar het zuiden zodat zij net ten noorden van de Azoren vliegen en aankoersen op de westkust van Spanje. Na ruim 29 uur vliegen, waarvan Assollant er 24 voor



zijn rekening neemt, zet hij op 14 juni om 20.40 uur de Yellow Bird op het strand van Oyambre, de wielen in het water, vlakbij het dorpje Comillas. De vierkoppige bemanning en hun mascotte Rufus, een baby krokodil hebben het gehaald! De eerste Franse oversteek van de Atlantische Oceaan, twee jaar na de geslaagde poging van Charles Lindbergh. Zonder verstekeling wordt de reis op 16 juni voortgezet richting Parijs. Maar weer zit het niet mee. Er wordt wederom een tussenlanding ingelast op het strand van Mimizan-les-Baines wegens brandstofgebrek. Uiteindelijk bereiken de drie mannen om 20.44 uur le



Bourget Parijs, waar zij door een uitbundige menigte worden gehuldigd. Ze worden officieel verwelkomd door de uitvaardiger van het verbod om transatlantische vluchten te maken, de minister van luchtvaart Laurent-Eynac en ze krijgen zelfs de orde van het legioen van eer opgespeld. De eerste Fransen, die met een Frans vliegtuig de Atlantische Oceaan hebben bedwongen. Over de illegale vlucht naar Amerika wordt niet meer gesproken. De machine wordt opnieuw geregistreerd als F-AJGP en maakt een tour door Europa. In 1930 verdwijnt het gele gevaarte in het Musée de l'Air, waar u het tot op de dag van vandaag kunt bewonderen. L'oiseau canari, the yellow bird, de kanarie.

© Henk van Rooyen f.l.a.p.



### Nog wat wetenswaardigheden over Jean Assollant:

Uit "le Soir" van 3 januari 1929: Een Frans commercieel toestel van de lijn Parijs-Constantinopel is op 31 december 1928 in dichte mist bij Chalons-sur-Marne gecrashed en in brand gevlogen. De piloot de heer Assollant werd slechts licht gewond. Het toestel vervoerde geen passagiers, de vracht moet als verloren worden beschouwd.

Op 10 juni 1929 is Jean Assollant, drie dagen vóór zijn transatlantische oversteek, getrouwd met Pauline Parker, een revuemeisje uit New York dat hij enige dagen daarvoor had ontmoet. Hij sprak geen Engels, zij sprak geen Frans.

De jonge en mooie Amerikaanse schepte zich onmiddellijk in om af te reizen naar Parijs om zich met haar -inmiddels beroemde- man te herenigen. Het huwelijk was echter geen lang leven beschoren. Op 5 augustus werd de echtscheidingsprocedure in werking gezet, die in februari 1930 werd bekrachtigd.



\*Het eerste exemplaar geheel rood geschilderd met naam "le France" was eigendom van kapitein Louis Coudouret, die naam had gemaakt in '14-'18 als luchtaas en die samen met Louis Mailloux in juni 1929 ook een oversteek vanuit Sevilla aan het voorbereiden was. Hij kraakte de kist en verongelukte dodelijk in de buurt van Angoulême op 7 juli 1929.

De derde Bernard 191 GR heeft enige, weinig spectaculaire records gevlogen met Antoine Paillard aan het roer.