

Jean l'Atlantique Nord

Et si j'écrivais quelque chose sur Jean ASSOLLANT ? Je fait appel à Monsieur Gougueul, je trouve les meilleures pages sur le sujet, déjà pillées et recopiées, de ci de là, à de multiples reprises...
Quelques [CTRL] U et [CTRL] V, on brasse le tout, on ne préoccupe en aucun cas des droits sur les documents trouvés en ligne qui vont venir illustrer sa nouvelle oeuvre... Et hop, chez l'imprimeur ou sur Internet ! Je suis devenu historien...!
Manque de bol, 13 documents sur 14 ont été "extraits" du même site sans avoir la politesse d'en demander l'autorisation au Webmaster... qui se fâche un tantinet !!! Normal non !

L'original est ici :

http://www.bibert.fr/Joseph_Bibert_fichiers/Jean%20ASSOLLANT.htm

Deux ans après Lindbergh, il faisait enfin voler le drapeau tricolore sur l'Atlantique Nord. Malgré une carrière bien remplie en matière de records et de victoires, son nom est pourtant inconnu du grand public.



Jean Bernache-Assollant est né à Versailles le **26 septembre 1905**. Son père est militaire de carrière, polytechnicien, et finira sa carrière comme Lieutenant Colonel avec de nombreuses décorations après la Première Guerre Mondiale. Dès son adolescence, le jeune Jean se passionne pour l'aviation et reçoit même ses premières notions de pilotage de Georges Guynemer.

Avec son moteur de 600 cv et 4.500 litres de carburant, il peut franchir 7.500 km à 200 km/h. A cause de sa couleur jaune, et en l'honneur de l'Oiseau Blanc de Nungesser et Coli qui se sont abimés en mer en 1927, il le baptise **l'Oiseau Canari**.

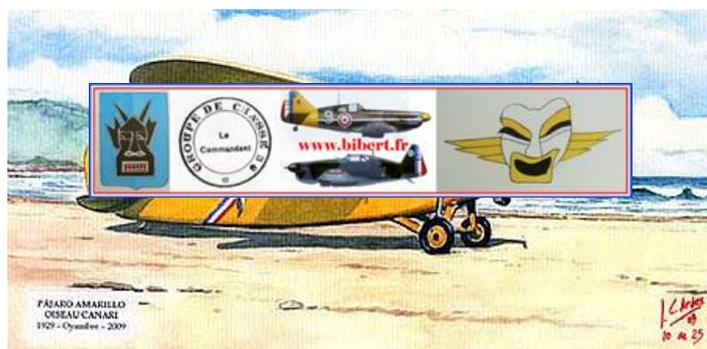
Mais en 1928, l'état a décidé de cesser de subventionner ce genre de raids, et envisage même de les interdire à cause du trop grand nombre d'accidents. C'est donc en cachette que commence l'aventure, sans l'accord des supérieurs d'Assollant et de Lefèvre, entraîné aussi dans l'aventure.

La première tentative, dans le sens Paris Amérique, se passe mal à la suite d'un problème moteur. La météo s'étant dégradée, une deuxième tentative est lancée en version Paris Amérique par l'Atlantique sud et retour par l'Atlantique nord. Mais là encore l'appareil est accidenté à Casablanca et l'aventure s'arrête une seconde fois. Assollant et Lefèvre quittent alors l'armée. Lefèvre est recruté par les Avions Bernard et Assollant devient pilote sur la ligne Paris Strasbourg à la Cie Internationale de Navigation Aérienne. En 1929, l'avion est réparé et a été équipé de la radio, mais l'interdiction des raids par l'état lui interdit de repartir. Les trois hommes décident donc d'emmener l'avion aux USA par bateau pour une tentative dans le sens Amérique France. L'avion s'envole officiellement pour l'Angleterre où il est démonté et chargé sur un transatlantique.

Mais pour satisfaire sa famille il s'engage d'abord dans la Marine Marchande avant de rejoindre quand même l'Armée de l'Air à 18 ans. Breveté avant 19 ans, il se porte volontaire en 1925 pour la campagne du Maroc où il gagnera une première médaille. Rapatrié en France, il rejoint le 34^{ème} régiment d'observation du Bourget qui s'est spécialisé dans l'organisation de raids divers. C'est ainsi qu'il battra en 1926 le record sur Paris - Pau - Paris en mettant 9 heures dont 8 heures de vol, puis qu'en 1927, avec son nouvel ami René Lefèvre, il réalise un Tour de France de 3.600 km en 20 heures et enfin la même année un raid de 8.000 km vers la Russie en 40 heures. Et même si un dernier raid Paris Hanōi se termine mal pour des raisons météo, c'est naturellement vers lui qu'**Armand Lotti**, jeune propriétaire d'un grand hôtel parisien, se tourne lorsqu'il décide d'organiser une traversée de l'Atlantique Nord. Passionné également d'aviation, il n'a pu passer son brevet à cause de la perte de son œil droit. Mais il a été émerveillé par l'exploit de Lindbergh et rêve d'être le premier français à l'imiter. Il a fait l'acquisition de l'un des trois **Bernard 191 Grand Raid** conçus spécialement pour les grandes aventures.



Un cockpit surprenant, surtout pour une telle aventure !

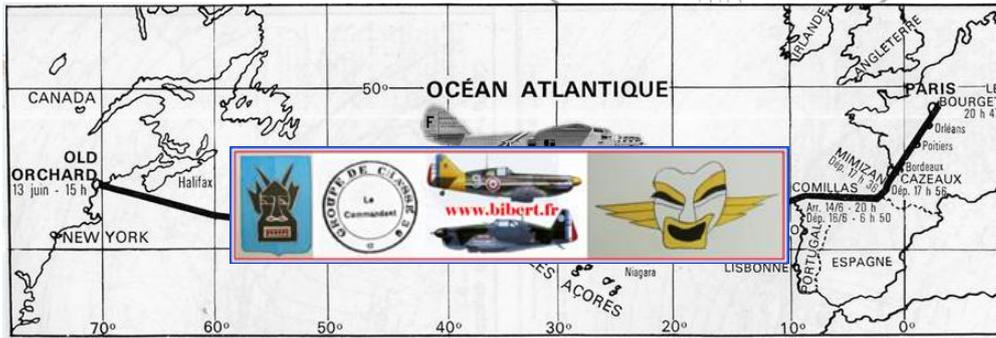


Aux USA, faute de trouver un terrain assez grand pour permettre le décollage à pleine charge, l'équipe s'installe sur la plage d'Old Orchard (Maine, dans le nord des Etats-Unis), longue de 2 km. Après un premier décollage sans problème le 20 mai, ils doivent se reposer parce que l'essence américaine n'est pas adaptée au moteur français.



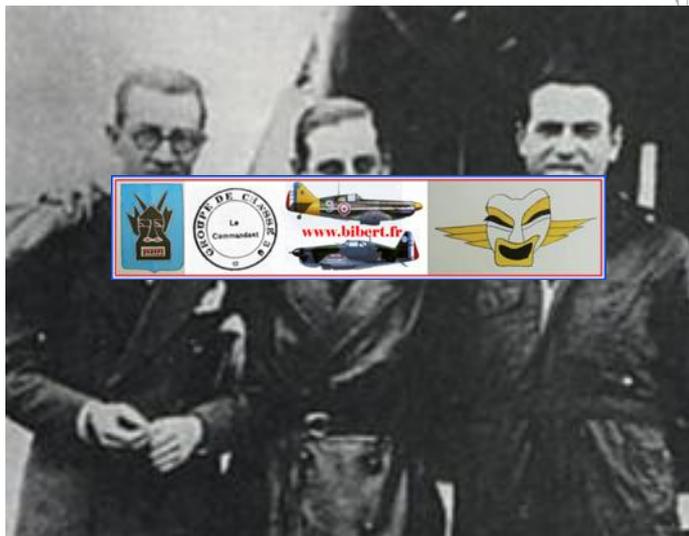
En arrivant aux States, Assollant avait fait la connaissance de Pauline Parker, une « chorus girl » de New-York. Elle ne parle pas un mot de français, lui pas un mot d'anglais, mais ils se plaisent. Il l'épouse le 10 juin.

Une nouvelle tentative de décollage a lieu le 13 juin. De façon surprenante, l'appareil a beaucoup de mal à quitter la plage, et il ne décolle qu'à son extrême limite. La cause de cette difficulté est vite découverte : un passager clandestin, le premier de l'histoire ! Un jeune journaliste américain de 22 ans, **Arthur Schreiber**, a décidé de s'inviter à l'exploit et de faire ainsi son baptême de l'air. Il sort spontanément de sa cachette dans un réduit tout au fond de la queue et se présente à l'équipe. Après un premier mouvement d'humeur (Assollant aurait crié à Lefèvre « jette le par la porte » !), ils décident de le garder et de jeter une partie des provisions, des vêtements chauds, et le champagne destiné à fêter l'arrivée, pour compenser ce surpoids de 70 kg. Lotti lui fait néanmoins signer un document l'engageant à partager les bénéfices de ses narrations ultérieures avec l'équipage.



Mais les conditions météo ne sont pas favorables. Constatant leur consommation de carburant, ils abandonnent la route directe vers le Bourget et visent l'Espagne. Ils se posent après 29 heures de vol, juste avant la tombée de la nuit, sur une plage de Comillas (près de Santander). Ils repartent après une journée de réparation mais, faute d'avoir pu trouver assez d'essence, ils doivent à nouveau se poser sur la plage de Mimizan, avant de repartir et d'arriver enfin au Bourget le 16 juin à 20h44 où une foule importante les attendait depuis deux jours.

Pauline rejoint aussitôt son mari à Paris en bateau ; ils



divorceront deux mois plus tard, le 26 août ! Le 07 juillet, les trois héros reçoivent la Légion d'Honneur, des mains de son père en ce qui concerne Assollant.



Suivra pour les trois hommes et leur avion une grande tournée européenne de près d'un mois.

C'est ensuite le retour au métier de pilote de ligne, avec néanmoins des participations à des courses et à des tentatives de record. A partir de 1934, Lefèvre entrainera Assollant dans la création de la ligne postale entre Madagascar et la Rhodésie, où le courrier pouvait rejoindre la ligne britannique entre l'Afrique du Sud et l'Europe. En 1935 ils créent une ligne de passagers, qui permet aux Français de relier Paris à Tananarive en passant par le Katanga, puis un réseau de lignes intérieures à Madagascar. Assollant y épousera sa seconde épouse avec laquelle il créera aussi un club d'équitation.

Pendant toutes ces années, Assollant comme Lefèvre ont continué à faire des périodes militaires. Il est maintenant

Lieutenant de réserve. Aussi, dès le début de la guerre en 1939, il est rappelé sous les drapeaux. Il se porte volontaire pour venir combattre en France et est affecté au Groupe de chasse GC III/6, près de Reims, alors que sa femme se porte volontaire pour le service automobile de la Croix-Rouge. Il rejoindra ensuite le Var où il échangera son Morane MS406 contre un Dewoitine D520. Après l'armistice, le groupe rejoindra Alger, où il sera ensuite démobilisé avec 2 victoires à son actif.

Il reprendra alors ses activités à Madagascar et, en janvier 1941 il inaugure la ligne Madagascar – La Réunion. Mais la guerre va le rejoindre à nouveau. Les Anglais, inquiets d'une éventuelle invasion japonaise de Madagascar avec l'assentiment de Vichy, décident d'envahir l'île. Les militaires français sont à nouveau mobilisés pour la défendre et Assollant se retrouve aux commandes d'un MS 406 pour les contrer. Mais le 7 mai 1941, les trois avions de sa patrouille sont abattus par des avions anglais lors de la seule bataille qui se sera jamais déroulée dans le ciel malgache.

Jean Assollant est inhumé à Tananarive.

Bernard 191 GR
Oiseau canari



L'Oiseau Canari sur la plage. Mystères de la photo noir et blanc : il était bien jaune vif !



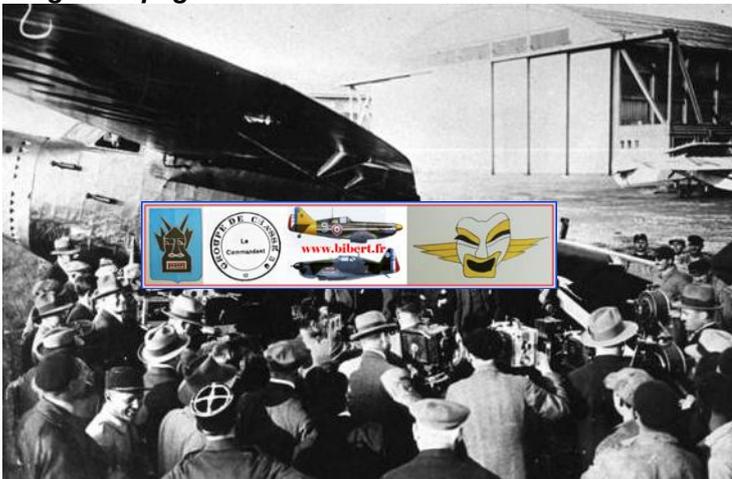
Sur la plage d'Old Orchard, il y avait deux avions. Aux côtés de l'Oiseau Canari, le Flash Green, des pilotes américains Lewis Yancey et Roger Williams (avec les casques de cuir sur la photo de droite) attend le décollage de l'Oiseau Canari pour s'envoler à son tour, mais en direction de Rome. Mais le décollage se passe mal et l'avion se casse, heureusement sans dommages humains. Ils repartiront le 7 août, avec un nouvel avion, et avec plus de succès.



A Comillas, les français sont ravitaillés par un Breguet espagnol.



Sur la plage de Mimizan, l'avion est halé par des mulets Pour échapper à la marée.



L'arrivée au Bourget