

CONFERENCE

« L'Oiseau Canari »

Le Jeudi 28 mai de 16h30 à 18h00
en salle Bretagne
Etablissement de La Courneuve



Il y a presque 80 ans,
le 13 juin 1929,
un avion de grand
raid Bernard
fabriqué à
La Courneuve et
baptisé
« Oiseau Canari »
en raison de
sa couleur
particulière,
réalisait l'exploit
de traverser pour
la première fois
l'Atlantique Nord
d'ouest en est.



Merci de confirmer votre
participation au secrétariat
de votre département .



Par Claude Laloi,
membre de l'association « Les Alouettes »
des anciens d'Eurocopter La Courneuve.



eurocopter

an EADS Company

thinking without limits



1^{ère} traversée
de l'Atlantique Nord
par l'équipage français
Jean Assollant, René Lefèvre, Armand Lotti
Sur l'avion Bernard 191GR

Plan d'un exposé sur l'Oiseau Canari de M. Claude LALOI,
réalisé en 2009 en grande partie à partir de la page "Jean ASSOLLANT"
du site internet de François-Xavier Bibert

Plan de l'exposé

- ❑ L'aviation des années 20
- ❑ Rappel historique sur les avions Bernard
- ❑ Le Bernard 191 GR Grand Raid « Oiseau Canari »
- ❑ Les « trois mousquetaires de l'Atlantique Nord »
- ❑ La préparation du raid durant l'année 1928
- ❑ Les 1^{ère} tentatives d'Est en Ouest par les routes Nord et Sud
- ❑ La traversée de l'Atlantique vers les Etats Unis
- ❑ Le départ de Old Orchard Beach
- ❑ La traversée transocéanique de l'Oiseau Canari
- ❑ L'arrivée en Europe
 - ❑ Oyambre-Comillas Espagne - Mimizan - Cazaux - Le Bourget
- ❑ La tournée des capitales européennes
- ❑ Le temps des Honneurs
- ❑ Bilan de la traversée

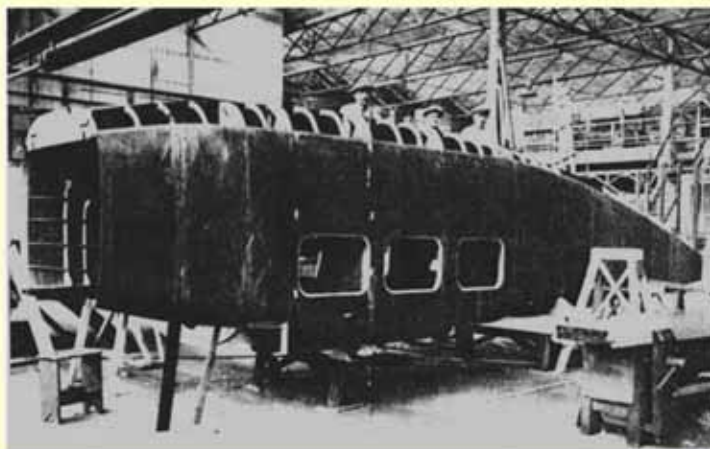
L'aviation des années 1920-1930

- ❑ La traversée de l'Atlantique Nord Paris - New-York paraissait insurmontable sur les avions de l'époque.
 - Les moteurs étaient lourds et énormément consommateurs de carburant.
 - Les instruments de navigation étaient sommaires et les prévisions météorologiques peu fiables - et il fallait compter avec les terribles vents d'ouest !
- ❑ La principale difficulté consistait à faire décoller un avion avec ses énormes réservoirs de carburant.
- ❑ De 1920 à 1927 on compte plus de 100 morts soit au décollage soit en mer.
- ❑ Depuis les trois succès d'Ouest en Est de 1927 (Lindbergh, Chamberlain et Byrd) aucune tentative n'avait abouti.
- ❑ En France Nungesser et Coli échouèrent face aux vents d'ouest et disparurent le 8 mai 1927 sur leur célèbre «Oiseau Blanc».

Le Bernard Grand Raid 191 GR

- ❑ Le Bernard 191 GR est issu du Bernard 18-T sur lequel Paillard et Laversin battirent le **record du monde** de vitesse avec charge à **218,427 km/h** en 1927.
 - 3 appareils seront construits :
 - Le 191 GR n°1 « Le France ». Coudouret-De Mailly-Nesle tentent le premier raid transatlantique mais ne parviennent pas à décoller. Pour contourner l'interdiction du Ministère de l'Air, ils s'envolent pour Séville le 3 juin 1928 mais sont bloqués au sol par les autorités espagnoles.
 - Le 191 GR n°2 « Oiseau Canari » de Lotti, Assollant et Lefèvre
 - Le 191 GR n°3 « Oiseau Tango ». L'équipage Paillard-Camplan s'octroie trois records internationaux avec charge. Piloté par Joseph Le Brix il tente une liaison rapide Istres - Saigon le 18 janvier 1929 mais une panne moteur l'oblige à atterrir dans un marécage près de Rangoon.

Le Bernard Grand Raid 191 GR



Construction de la cellule du Bernard 191 GR à La Courneuve en 1927-28

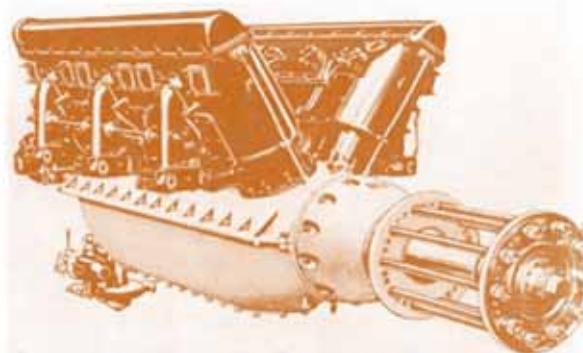
Le Bernard Grand Raid 191 GR

❑ Les caractéristiques techniques :

- Envergure: 17,30 m
- Longueur: 12,80 m
- Surface portante: 42,90 m²
- Masse à vide: 2 120 kg
- **Masse maxi: 5 780 kg**
(9 réservoirs, 2 980 kg d'essence)
- Moteur: Hispano V12 de 600cv
- Vitesse maxi: 245 km/h
- Autonomie: 5 400 km
- Plafond: 5 000 m

❑ Bilan de masse :

- Essence 2760l Benzol 1000l Huile 210l
- Soit au total 2980 kg
- Moteur 590 kg
- Cellule équipée 1800 kg
- Equipage et équipement spéciaux : 340 kg
- Soit un total de 5710 kg représentant une surcharge de plus de 70% !
- **Coefficients de charges sur l'aile 42,90 m²**
 - 9,5 kg par cheval
 - 133 kg au m² des plus élevé qui soit



Hispano de l'Oiseau Canari

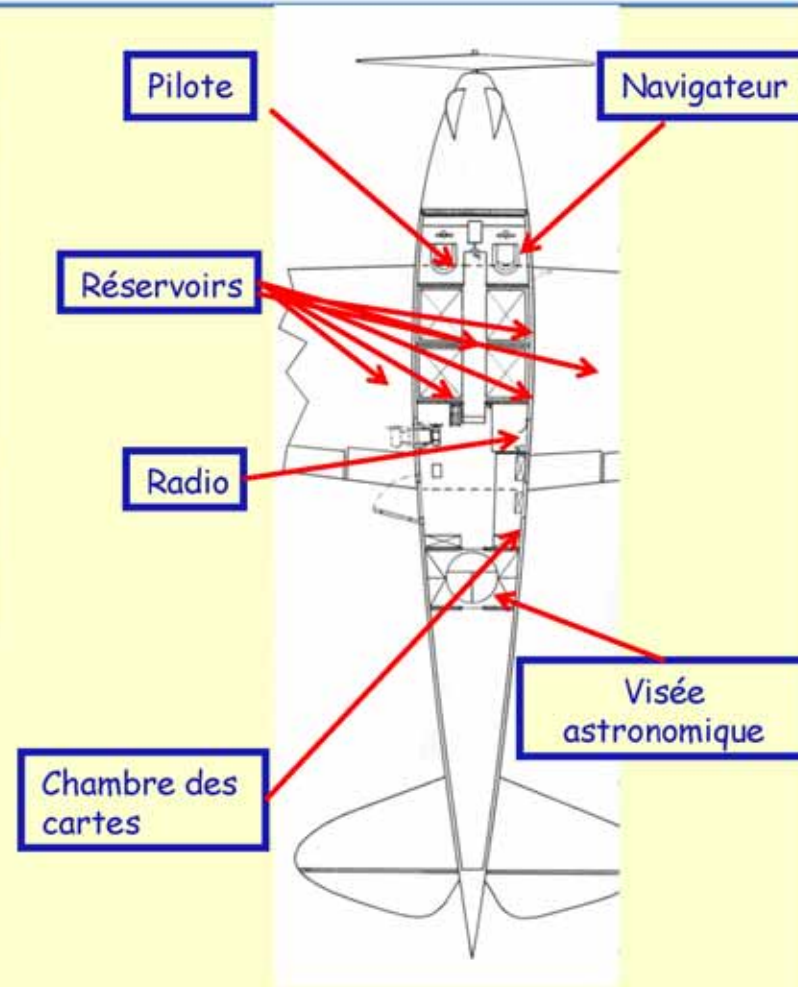
❑ Caractéristiques du moteur Hispano

- **Puissance nominale 600 CV**
- Pleine puissance 630 CV
- Type en V de 31,400 litres de cylindrée
- Alésage 140 mm
- Course 170 mm
- Compression volumétrique 6.2
- Vitesse de rotation de l'arbre 2000 tr/min
- **Poids 590 kg**
- Consommation d'essence 0.220 kg/ch
- Radiateur d'eau Chausson-Radiateur

L'équipement de navigation



- Radio émetteur récepteur sur 600m de longueur d'onde et génératrice extérieure escamotable
- Contrôleur de vol Badin (pilotage sans visibilité)
- Compas Vion
- Navigraphe Le Prieur
- Barographe
- Gyroclinomètre
- Pilote sans visibilité Pionner avec compas et horizon artificiel



Les «trois mousquetaires» de l'Atlantique Nord



Médaille commémorative 1929



Jean Assollant



René Lefèvre



Armand Lotti

Qui étaient Lotti Assollant et Lefèvre ?

□ Armand Lotti

- Armand Lotti a 30 ans en 1928. Ses parents sont propriétaires d'un célèbre palace parisien proche de la Place Vendôme qui existe toujours aujourd'hui.
- Sous-directeur de l'Hôtel Lotti, il dispose de moyens financiers importants.
- Cependant après avoir participé à la Grande Guerre, il ne se satisfait pas de cette vie facile. Il rêve d'aventures et il est surtout admiratif devant les exploits des aviateurs de l'époque.
- La perte d'un œil dans un accident de chasse fait s'écrouler son désir de carrière aéronautique mais son désir de grande aventure reste intact.
- En secret sous prétexte de leçons de golf, il prend des cours de pilotage à l'école Blériot de Buc tout en sachant qu'il ne pourra jamais passer son brevet de pilote.
- En 1928 il fait la connaissance d'un équipage américain rescapé de la traversée après un amerrissage aux Açores. C'est le déclic!
- Joseph Le Brix qui vient de terminer un raid autour du monde par étape, lui apprend qu'une série de 3 appareils de raid pouvant être équipés pour la traversée de l'Atlantique sont en construction à La Courneuve et que l'un d'eux serait à vendre.

Qui étaient Lotti Assollant et Lefèvre ?

❑ Armand Lotti

- Il choisit pour équipage Jean Assollant et René Lefèvre tous deux sous-officiers pilote et navigateur au 34^{ème} Régiment d'Aviation du Bourget.
- Assollant et Lefèvre ont déjà une certaine notoriété : ils ont participé à plusieurs raids et ont inscrit leurs noms sur les fiches de records.
- Eux aussi rêvent d'exploits aéronautiques et après Lindbergh voudraient être les premiers à traverser l'Atlantique Nord d'Est en Ouest !
- Lotti doit boucler le budget de l'expédition :
 - Le Bernard 191 GR coûte 400.000 francs sans le moteur Hispano et Lotti ne dispose que de 300.000 francs.
 - Les parents de Jean Assollant hypothèquent leur maison et apportent les 100.000 francs manquants.

Qui étaient Lotti Assollant et Lefèvre ?

❑ Jean Bernache-Assollant

- Il a 22 ans en 1928. Il est le fils du Lt-Colonel Georges Bernache-Assollant polytechnicien et « As des crapouillots » durant la Grande Guerre.
- Jean Assollant après avoir envisagé une carrière dans la marine, entre dans l'aviation militaire en 1923 à Istres.
- Breveté en 1924 il est nommé au 34^{ème} Régiment d'Aviation du Bourget. Il a juste 18 ans!
- Le 24 mai 1927, il boucle un tour de France de 3600 km en 20 heures.
- Le 25 août 1927 il fait un raid de 7790 km Le-Bourget-Cracovie-Odessa-Rostov Kazan-Moscou-Prague-Le-Bourget avec le Cdt Weiss

❑ René Lefèvre

- Il a 25 ans en 1928
- Il entre dans l'aviation militaire en 1923 au 34^{ème} régiment de l'aviation du Bourget comme sous-officier navigateur.
- Il tente en novembre 1927 avec Assollant et Anthoinat une liaison Paris-Saigon.

Hommage à Nungesser et Coli

Une semaine avant le départ fixé au 3 septembre 1929, Assollant et Lefèvre survolent à bord de l'Oiseau Canari le monument édifié à Étretat en l'honneur de Nungesser et Coli et lancent une gerbe avec cette inscription :

« à ceux qui ont osé, ceux qui vont tenter »



Monument détruit par les Allemands



Monument actuel reconstruit

La rocambolesque aventure commence

❑ 1^{ère} Tentative d'Est en Ouest par la route Nord

- Le 3 septembre 1928 à 5h du matin départ du Bourget.
- Mais une vanne restée fermée oblige Lotti à vidanger les 4000l d'essence par les vide-vite après 700 m de roulage et à faire un magnifique cheval de bois en bout de piste.

❑ 2^{ème} Tentative d'Est en Ouest par la route Sud

- Le 5 septembre le départ pour St Louis via Gibraltar-Rabat-Casablanca
- Vitesse médiocre à 170km/h et consommation excessive suite à une fuite des soupapes de vide-vite.
- Départ le 6 à l'aube de Casablanca pour St Louis en suivant la côte. Mais le moteur part en auto-allumage à Mogador. Retour à Casablanca à vitesse réduite.
- A 10h du soir l'avion est prêt à redécoller. Mais au roulage, l'avion tombe dans une petite tranchée non balisée : une poutre de structure a cédé.
- Il faut ramener l'avion à La Courneuve pour réparer.
- L'aventure est terminée pour l'année 1928.

La rocambolesque aventure commence

- ❑ L'équipage se sépare jusqu'en début 1929.
 - Jean Assollant entre à la CIDNA sur la ligne Paris-Bucarest.
 - René Lefèvre entre au BE des Avions Bernard et passe son brevet de pilote.
 - Armand Lotti reprend ses fonctions de sous-directeur de l'Hôtel Lotti.
- ❑ En 1928 malgré l'interdiction du ministère de l'Air, Lotti réussit à faire passer en vol l'Oiseau Canari en Grande Bretagne sous prétexte d'essais radio.
 - Atterrissage à Hamble où il est démonté et chargé à Southampton sur le Léviathan.
 - Lefèvre embarque sur le Léviathan avec l'Oiseau Canari pendant que Lotti et Assollant et Raoul Leroy mécanicien mis à disposition par Hispano, embarquent au Havre sur le SS President Roosevelt.
 - Accueil chaleureux aux Etat-Unis.
 - Clarence Chamberlain second vainqueur de l'Atlantique offre son ensemble « Pionner » de pilotage automatique à l'équipage.

En route vers les Etats Unis



S.S. LEVIATHAN



S.S. President ROOSEVELT



S.S. LEVIATHAN avec l'Oiseau Canari et René Lefèvre
S.S. President ROOSEVELT avec Jean Assollant, Armand Lotti et Raoul Lévy

La rocambolesque aventure commence

- ❑ Recherche d'une piste pour l'Oiseau Canari :
 - La piste de **Roosevelt-Field** est trop courte et impraticable.
 - La piste de **Mitchell-Field** est bordée d'usines.
 - Reste la Piste d'**Old Orchard** à 400 km au nord de Boston qui offre une piste de 2000m de sable dur.
 - L'«**Oiseau Canari**» est rebaptisé «**Yellow Bird**» sous immatriculation américaine NY-9422 grâce à la complicité de l'Attaché de l'Air à l'Ambassade de France.
 - Lotti et Lefèvre prennent contact avec le Dr James H. Kimball Responsable du Weather Bureau dont l'aide sera précieuse.



- Le 18 mai le Dr James H. Kimball donne son accord pour un décollage à pleine charge le 20 mai à 9heures.
- Le 19 mai est occupé à remplir les réservoirs de l'Oiseau Canari.

Old Orchard



La piste de décollage sur la plage de Old Orchard Beach

Old Orchard

❑ 1^{ère} tentative le 20 mai 1929 à 9h40

- Chargé de 3900l d'essence et de 600l d'un mélange à 30% de benzol dans la nourrice, l'Oiseau Canari décolle sans problème mais très vite l'Hispano se met à tousser en raison d'une essence trop volatile et part en auto-allumage.
- Retour à Old Orchard après avoir vidangé les 4000 litres d'essence.
- Le mélange de benzol avec l'essence américaine plus volatile ne convient pas !
- Wright Motors importateur Hispano fait des essais sur moteur Hispano marine : il faut 60% de benzol pour éliminer tout risque d'auto-allumage.
- En final ils décident de mettre 60% de benzol dans la nourrice, 40% de benzol dans les deux 1^{er} réservoirs et 30% dans les autres réservoirs destinés à la fin de vol.

❑ 2^{ème} tentative le 13 juin 1929 à 10h08

- Après un nouveau top du Dr James H. Kimball le départ est fixé au 13 juin.
- La Standard Oil Company qui avait déjà fourni gratuitement les 1^{er} pleins accepte de refaire une nouvelle fois les pleins mais fait bien comprendre à Lotti que c'est la dernière fois !

Old Orchard

- ❑ Le plan de vol défini par René Lefèvre pour le 13 juin :
 - L'Atlantique est divisé en 3 sections :
 - 1^{ère} section : l'appareil fait route cap au Sud-Est jusqu'au 41^{ème} parallèle
 - 2^{ème} section : l'appareil remonte au Nord-Est pour passer franchement au Nord des Açores.
 - 3^{ème} section : l'appareil pique sur Saint Nazaire point choisi pour toucher la terre de France.
 - 1^{er} point tournant : après 10 heures de vol
 - 2^{ème} point tournant après 18 heures de vol
 - L'altitudes de vol doit croître régulièrement pour atteindre le palier de 4.000 mètres après 25 heures de vol.

Old Orchard



Le « Yellow Bird » et le « Green Flash » qui va tenter d'atteindre Rome

Old Orchard



Les congratulations des pilotes du « Green Flash » et du « Yellow Bird » avant le départ

Old Orchard



Point de décollage devant la jetée sur la Plage de Old Orchard

Le vol transatlantique

❑ Les péripéties du vol :

- Au dernier moment juste avant le décollage, un spectateur offre à Lotti une boîte qui contient un bébé caïman de 30 cm : « Prenez-le il s'appelle **Rufus** et vous portera bonheur... » !
- Mais l'Oiseau Canari décolle laborieusement et de justesse :
 - Après 1000 m de roulage la queue traîne toujours sur le sable alors que le 20 mai au même endroit l'avion avait presque décollé.
 - Après 2000 m, il décolle enfin mais l'avion se traîne au ras de l'eau et présente un inquiétant centrage arrière !
 - Soudain après 5 mn de vol surgit par la porte de queue un jeune homme équipé comme un aviateur avec casque et lunettes : il s'agit d'Arthur Schreiber jeune américain de 25 ans qui entre ainsi dans l'histoire comme 1^{er} passager clandestin de l'histoire de l'aviation !
 - Après avoir pensé à le jeter par-dessus bord, Lotti décide de continuer avec ce 4^{ème} passager.

Le vol transatlantique

❑ Les péripéties du vol :

- Une dépression signalée dans l'Est de Terre-Neuve, oblige Lefèvre de prendre la route des Açores plus longue que la route orthodromique par Halifax, et Terre-Neuve.
- A 14h30, panne moteur, les 600 litres de la nourriture sont épuisés. Le moteur repart mais à ce régime l'avion n'a que 25 heures de vol. Paris est bien compromis!
- A 20h00 le temps se détériore rapidement. La structure se couvre de givre. Assollant monte progressivement jusqu'à 2000m et tente de contourner la dépression mais n'y parvient pas.
- A 23h45 le steamer **Whiteville** à 1400 km dans le Sud-Est du Cap Race reçoit un appel radio de Lotti,
- A 02h00 le « **Rochambeau** » reçoit un appel brouillé de Lotti qui dit devoir faire route vers l'Espagne en raison de la trop grande consommation d'essence .

Le vol transatlantique

➤ La nuit va se passer dans des conditions dantesques : éclairs et turbulences épouvantables ! Assollant va maintenir l'avion pendant plus de 10 heures en pilotage sans visibilité et à la force des poignets.

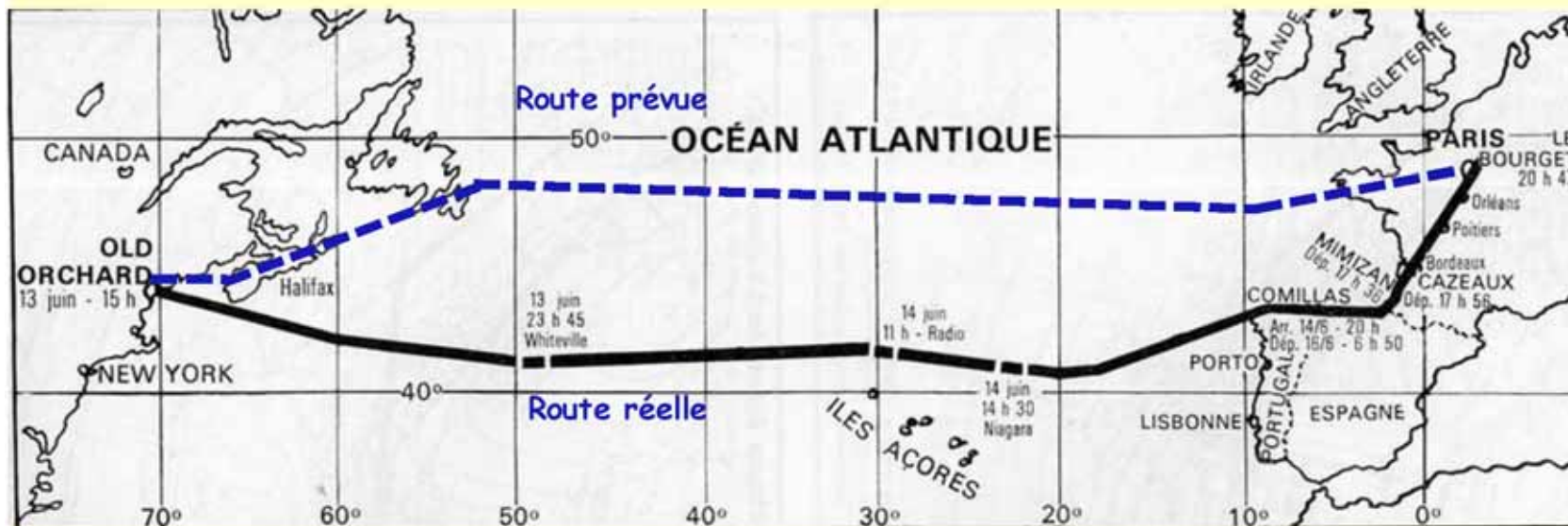


- A 04h00 le steamer «**American Farmer**» entre en communication avec Lotti
- A 04h30 brusque trou d'air et chute de 1500m pour se rétablir à 500 m du niveau de l'océan !
- A 10h00 : Lotti appelle Horta aux Açores équipé d'une radio-gonio. Horta répond et transmet la position de l'Oiseau Canari.
- A 12h00 le vapeur « **Laconia** » à 1100 km dans l'Ouest de la pointe de l'Espagne, entendit le bruit de l'Hispano.
- A 13h le beau temps est revenu. La corrida dépressionnaire est terminée. Lefèvre et Lotti remplacent Assollant $\frac{1}{2}$ heure chacun.

Le vol transatlantique

- à 14h30 le « **Niagara** » entend l' «Oiseau Canari ».
- Assollant vole maintenant à 2500 m d'altitude. Il réduit largement le régime moteur pour économiser l'essence.
- A 17h ils aperçoivent une flottille de pêche espagnole. La terre n'est pas loin!
- Enfin à 17h15 Assollant hurle « Terre »!
- A 17h32 ils survolent le continent:
 - l'Atlantique est vaincu pour la première fois par un équipage français sur un avion français équipé d'un moteur français mais sous immatriculation américaine! en 28h52mn à la vitesse moyenne record de 197km/h.
- « **La traversée de l'Atlantique est une chose qu'on ne tente pas deux fois dans sa vie** » dira modestement Armand Lotti !

La route réelle suivie par l'Oiseau Canari



Oyambre-Comillas



la plage de Oyambre de 990m de long et le monument commémoratif

Oyambre-Comillas

- ❑ L'atterrissage sur la plage de Oyambre Comillas
 - Assollant réussit à se poser difficilement à cause d'un petit cours d'eau traversant la plage mais sans casse.
 - Le choix de cette escale fut la bonne décision car les 200 l restant dans les réservoirs à fond plat risquaient de provoquer des désamorçages, de plus l'Hispano était à court d'huile et il y avait une fuite d'eau sur un radiateur. Ils n'auraient jamais pu atteindre la côte française !
 - Aussitôt la bonne nouvelle se répandit comme une traînée de poudre jusqu'en France.
 - La liesse fut interrompue par un appel téléphonique du Ministère de l'air français. Ils pensèrent alors que les soucis allaient recommencer!
 - Mais il n'en fut rien, le Ministre Laurent-Eynac en personne les félicita chaleureusement pour leur exploit et promit de tout régulariser à leur arriver en France!
 - Quel revirement de la part des autorités françaises! Il faut dire que le Président des Etats-Unis Herbert Hoover avait envoyé un message de félicitations à son homologue français Gaston Doumergue!

Oyambre-Comillas



La découverte par les Espagnols de l'Oiseau Canari
L'arrivée de l'avion ravitailleur Breguet 19 espagnol et le décollage

Mimizan

❑ Décollage de la plage de Oyambre Comillas pour Cazaux

- L'Oiseau Canari décolla de la plage d'Oyambre le 16 juin à 6h50 du matin.
- Mais à hauteur de Mimizan panne sèche et Assollant est obligé de se poser en catastrophe sur la plage.
- La Base de Cazaux dépêche à 9h une équipe avec le ravitaillement et le matériel de dépannage.
- Pour protéger l'Oiseau Canari de la marée montante et éviter l'ensablement il fallut le tirer avec des mules sur le sable sec.
- Après un nouveau plein départ pour Cazaux pour l'escale technique avant Paris.
- A 16h51 décollage de Mimizan et atterrissage à Cazaux à 17h05.
- Là encore accueil fut chaleureux et le Colonel commandant de la Base organisa une réception avec vin d'honneur pour les vainqueurs de l'Atlantique.
- à 17h50 décollage de Cazaux pour Le Bourget.
- Ils furent invités partout et Mimizan commémore encore l'évènement à ce jour.



Mimizan



Décollage pour Cazaux à 16h05

Cazaux



L'arrivée de l'Oiseau Canari



Préparation de l'Oiseau Canari

Décollage de Cazaux à 17h50
Atterrissage au Bourget à 20h40



Départ de l'Oiseau Canari pour Le Bourget

L'arrivée triomphale au Bourget



Plusieurs milliers de parisiens attendent l'arrivée de l'Oiseau Canari au Bourget le 16 juin 1929 dans la soirée

Les Réceptions des Héros du jour

- ☐ Réception à L'Elysée par le Président de la République Gaston Doumergue
- ☐ Réception à Matignon par le Président du Conseil Raymond Poincaré
- ☐ Réception au Sénat par le Président Paul Doumer
- ☐ Réception à la Chambre des Députés par le Président de la Chambre Fernand Buisson
- ☐ Réception par le Conseil Municipal de Paris



Gaston Doumergue



Raymond Poincaré



Paul Doumer



Fernand Buisson



Laurent-Eynac

Les Réceptions des Héros du jour



Avec le Ministre de l'Air Laurent-Eynac à l'Elysée



A l'aéro-club Lotti père, Lotti, Assollant, Schreiber, Valentin Directeur Ets Bernard et Louis Blériot

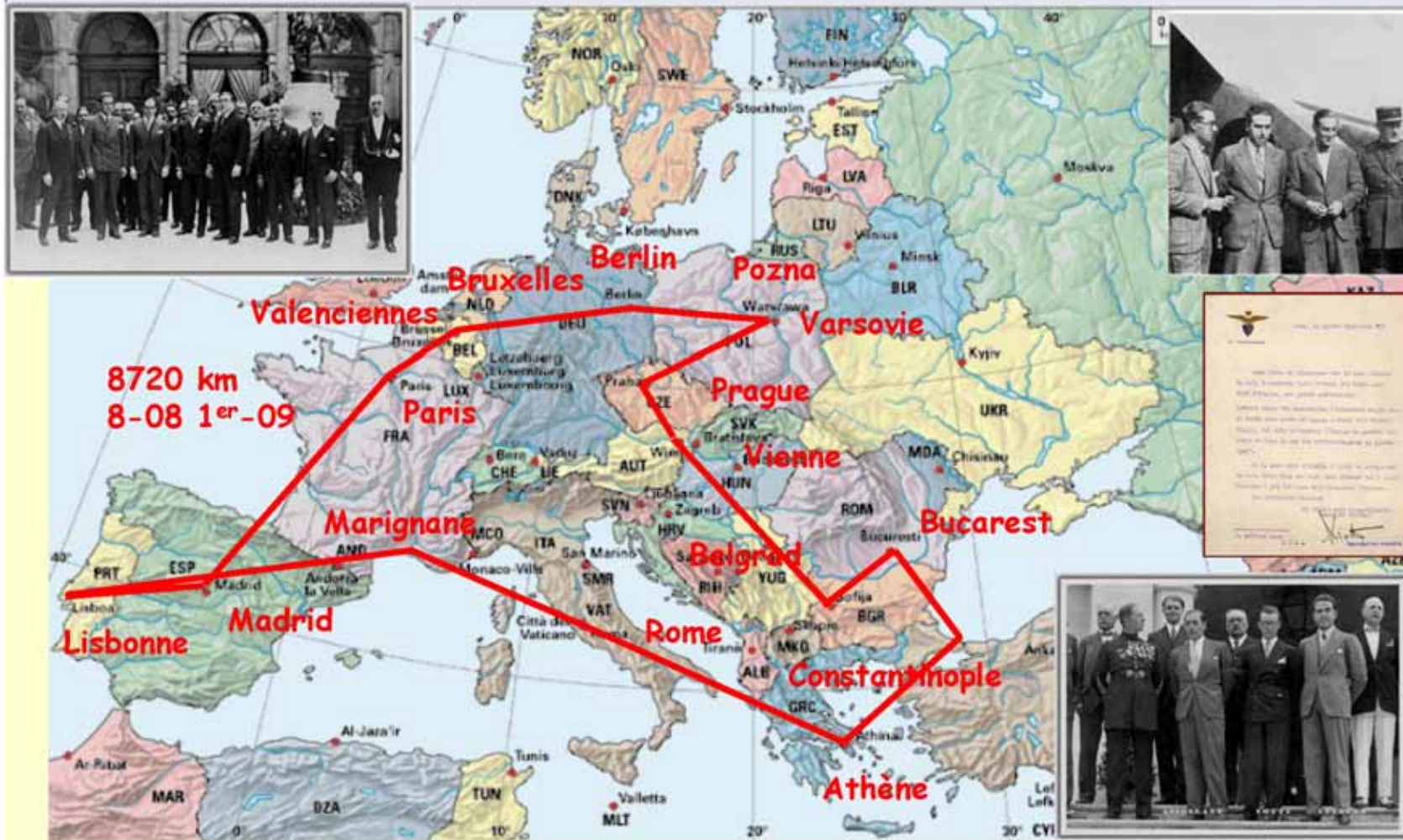


À l'Hôtel Lotti rue Castiglione



Signature du Livre d'Or de l'Aéro-club

La tournée des Capitales européennes



L'arrivée triomphale au Bourget

- ❑ Pli transporté lors de la première traversée de l'Atlantique Nord par l'Oiseau Canari » Tampons : 13 juin (EU) - 14 juin (Comillas/Espagne) - 16 juin (Le Bourget/France)



- ❑ [Le Film des actualités en français](#)
- ❑ [Le Film des actualités en espagnol](#)



Le temps des Honneurs



Remise de la Légion d'Honneur par le Colonel Georges Bernache-Assollant et le Colonel Poli-Marchetti à Jean Assollant, René Lefèvre, Armand Lotti et le Sergent Régienensi sur le tarmac du Bourget le 2 juillet 1929.

Sur proposition d'Armand Lotti, le Dr Kimball sera également décoré de la Légion d'Honneur.

Décret du 2 juillet 1929 :

Jean Assollant : « ... a donné toute la mesure de sa valeur et a réalisé une performance sans précédent dans les Annales de l'Aviation Française »

René Lefèvre : « ... a servi de façon éclatante la cause de l'Aviation Française »

Armand Lotti : « ... a été l'un des artisans de la plus belle victoire dont puisse s'honorer l'Aviation Française »

Que sont-ils devenus après le Raid ?

❑ Armand Lotti

- Par dérogation spéciale, les Services de la Navigation Aérienne lui accordent le Brevet de Pilote de Tourisme, puis comme Lt de Réserve de l'Armée de l'Air, le Brevet Militaire
- Il mit toutes les recettes des meetings, conférences, primes de vol etc ... à la disposition de ses compagnons.
- Le 5^{ème} passager de l'expédition, le crocodile Rufus , fut remis au Jardin d'acclimatation du Muséum d'Histoire Naturelle.
- Mobilisé en 1939 comme Lt de Réserve, Lotti est affecté en Afrique du Nord au groupe 3/6 avant de prendre une part active dans la Résistance. Il fournit des informations déterminantes aux Américains pour le débarquement en Afrique du Nord.
- Il meurt le 30 novembre 1993 et ses cendres sont dispersées en mer au large du Cap Ferrat.

Armand Lotti



Salon du Bourget 1979 : Inauguration du Pavillon des Etat Unis par Anne Morrow-Lindbergh et Armand Lotti.
En janvier 1989, Armand Lotti reçoit les insignes de Grand Officier de la Légion d'Honneur par le Général Ezanno.
Diner de gala en l'honneur du Dr James H. Kimball en présence de Charles Lindbergh, Clarence Chamberlain, Armand Lotti.
Potez 36 d'Armand Lotti.

Jean Bernache-Assollant

- ❑ Après le raid il retourne à la Compagnie Internationale De Navigation Aérienne sur la « Ligne des Capitales » Paris-Bucarest.
- ❑ En 1934 il crée avec René Lefèvre le Service Aéronautique malgache.
- ❑ En 1939, il participe à la campagne de France avec le groupe de chasse 3/6 : 41 missions de guerre et 3 victoires aériennes. Après l'armistice il reprend la direction du Service de l'Aéronautique et des lignes aériennes malgaches.
- ❑ En 1941, il inaugure officiellement la liaison aérienne Tananarive - La Réunion sur un Caudron 445 «Goéland».
- ❑ Le 5 mai 1942 les Britanniques envoient une task-force bombardier la base aérienne de Diégo-Suarez.
- ❑ Le 6 mai 1942 Assollant aux commandes de son Morane-Saulnier 406 est abattu non loin de Diégo-Suarez. Quand il sut qu'il avait descendu Assollant, le pilote anglais déclara plus tard à Alger :
« Si j'avais su que c'était Assollant que j'avais en face de moi, je n'aurais jamais tiré ... »
- ❑ Le Capitaine Jean Assollant n'avait pas 37 ans.

Jean Bernache-Assollant



Signatures prestigieuses de Charles Lindbergh (1^{ère} traversée), Clarence Chamberlain (2^{ème} traversée), Richard Byrd (3^{ème} traversée et découvreur du Pôle Sud)

René Lefèvre

- ❑ Après le raid, René Lefèvre effectue plusieurs liaisons France-Madagascar
- ❑ Il crée la ligne Tananarive-Broken Hill en Rhodésie.
- ❑ En 1934, il crée les Services de l'aéronautique malgache dont il est nommé directeur.
- ❑ 29 juillet 1934 ouverture de la ligne Ivato - Broken Hill de 2400 km en 5 étapes et 2 jours avec 2 trimoteurs.
- ❑ En 1935 ouverture de la ligne passagers Tananarive-Broken-Hill avec 2 MB120 « Ville de Paris » et « Ville de Tananarive » réalisant la jonction de la ligne Tananarive - Broken-Hill avec la ligne Paris - Brazzaville.
- ❑ Lieutenant de Vaisseau durant la seconde guerre mondiale, il fait partie de la 1^{ère} flottille d'hydravions de Forces Navales françaises libres, puis il participe au débarquement de Provence en 1942 : le Colonel Lefèvre effectue des missions de bombardements avec le groupe « Bretagne ».
- ❑ Après la Libération, il rétablit la ligne France-Antilles-Amérique centrale pour le compte d'Air France, puis le réseau tunisien.
- ❑ En 1953, il devient directeur du centre Air France du Bourget.
- ❑ Le 26 février 1961, inauguration par le Président de la République malgache Tsiranana de l'aéroport de Mananjary « René Lefèvre ».

René Lefèvre



Arthur Schreiber

- Arthur Schreiber après son embarquement rocambolesque a toujours respecté scrupuleusement les conventions du 1^{er} acte sous seing privé rédigé dans les airs et n'a jamais essayé d'en tirer un profit personnel.
- Durant la Seconde Guerre mondiale il s'engagea dans l'US Air Force peut-être en souvenir de son odyssée avec l' »Oiseau Canari » et passa son brevet de pilote militaire.
- Pour le 30^{ème} anniversaire, Air France lui offrit un passage gratuit aller-retour en sa qualité de 1^{er} passager transatlantique.
- Il participa avec Lotti aux cérémonies du 50^{ème} anniversaire à Mimizan.
- Il resta fidèle au souvenir de leur équipée jusqu'à la fin de sa vie.



Le Bilan du raid transocéanique

❑ Le Raid

- Cette belle histoire offre un magnifique exemple de ténacité malgré tous les obstacles !
- Comme le fait remarquer Lotti : » si le décollage du Bourget avait réussi l'année précédente, l'avion aurait peut-être atteint Terre-Neuve ou Saint Pierre et Miquelon mais sûrement pas New York, compte-tenu de la consommation relevée par la suite contre les vents d'ouest »
- La décision de piquer sur l'Espagne à partir des Açores s'est avérée la bonne car l'Oiseau Canari n'aurait jamais pu atteindre les côtes françaises et se serait abîmé dans le Golf de Gascogne.

❑ L'Oiseau Canari

- L'un des principaux éléments du succès fut l'aile monoplan « cantilever » qui était en rupture par rapport aux biplans et monoplans haubanés de l'époque.
- Cette aile nouvelle était très fortement porteuse et offrait peu de résistance aérodynamique.
- Mais ce genre de profil a le défaut d'engendrer de gros efforts de torsion dus au déplacement du centre de poussée. L'ingénieur Jean Galtier avait prévu 3 longerons au lieu des 2 classiques ce qui permit ainsi de rigidifier la voilure.
- Cette aile rigidifiée permit de tenir avec une surcharge de 70% en pleine charge au décollage.
- L'Oiseau Canari est rayé des registres Veritas en 1932. Racheté par le Ministère de l'Air il est remis au Musée de l'Air du Bourget (Hall Saint Exupéry). C'est le dernier exemplaire des Avions Bernard.

Rappel historique sur les avions Bernard

- ❑ La SIMB «Société Industrielle des Métaux et du Bois» crée en 1917
- ❑ L'usine de La Courneuve destinée à la fabrication des avions de guerre couvre 40.000m²
 - Sortie des premiers appareils en août 1917
- ❑ Fabrication des SPAD's en série :
 - Fin 1917 la cadence de fabrication est de 120 appareils complets par mois.
 - En septembre 1918 la SIMB arrive en tête de la production française avec 310 appareils par mois soit davantage que la maison mère Louis Blériot : 1/3 des avions de chasse et 1/8 de la production aéronautique nationale.
 - 2500 SPAD - 10 avions de bombardement furent construits et livrés par La Courneuve pour un montant total > 100 millions de francs 1918 (234M€).
 - 1 appareil complet sortait toutes les 45 minutes.
 - Modèle d'organisation qui fit l'admiration de l'administration Américaine.

Épopée des Avions Bernard : épilogue

□ L'épopée des Avions Bernard

➤ Le bilan élogieux de la SAB :

- ❖ Un record du monde de vitesse à 448,171 km/h pendant 8 ans 1925-1932
- ❖ Un record du monde de vitesse sur 1000 km sans charge
- ❖ Un record du monde de vitesse avec charge sur 1000km à 218,284 km/h
- ❖ Un record de France de vitesse sur hydravion
- ❖ Une 1^{ère} française sur l'Atlantique Nord 13 juin 1929
- ❖ Un record du monde de distance de 8960 km sur Bernard 80 le 30-03-31

➤ La SAB ne sut pas tirer parti de l'exploit de l'Oiseau Canari malgré la publicité faite durant la tournée européenne et n'obtint aucune commande significative du Bernard 191GR : huit exemplaires 18T pour la CIDNA.

➤ Aucun de ses 82 prototypes ne connut la consécration de la série.

➤ La SAB a été victime de la faiblesse de ses moyens industriels.

➤ Elle resta une firme industrielle isolée au moment où les autres firmes grandissaient et s'unissaient pour faire de la série.

➤ Adolphe Bernard a eu le tort d'avoir eu techniquement raison trop tôt ce qui n'était pas bien vu des services officiels de l'époque !



Fin de l'exposé