

Ce petit document est une annexe à la page  
[Jean ASSOLLANT – Pilote de l’oiseau Canari](#)

faisant partie du : [Site personnel de François-Xavier BIBERT](#)

Les quatre pages qui suivent sont extraites du numéro de juin 1930 de :

### « Revue & Bulletin Technique de la Société Française H I S P A N O S U I Z A »

Il relate la première traversée française de l’Atlantique Nord effectuée les 13 et 14 juin 1929 par Jean ASSOLLANT, René LEFÈVRE et Armand LOTTI à bord de l’ « Oiseau Canari » et la tournée triomphale des capitales européennes qu’ils firent ensuite du 8 août au 1<sup>er</sup> septembre à bord de leur appareil devenu célèbre, un Bernard 19 GR équipé d’un moteur H I S P A N O S U I Z A 12 Lb de 600 ch.





Ph. Wide-World



Ph. Wide-World

ASSOLLANT, LEFÈVRE ET LOTTI ont, les 13 et 14 juin dernier, traversé l'Atlantique-Nord à bord d'un avion *Bernard*, à moteur *Hispano-Suiza* 600 CV. Ils ont franchi 5.700 kilomètres en 29 heures exactement, soit à la moyenne de plus de 195 kilomètres à l'heure, ce qui constitue la traversée la plus rapide jamais effectuée jusqu'ici.

Jean ASSOLLANT, d'abord pilote au 37<sup>e</sup> Régiment d'Aviation au Maroc, fut ensuite affecté au 34<sup>e</sup>, au Bourget. En compagnie du Commandant WEISS, son Chef de Groupe, il effectua plusieurs vols marquants. Ayant démissionné de l'aviation militaire, il entra comme pilote à la C. I. D. N. A., et pendant tout l'hiver dernier, pour s'entraîner, il as-



Ph. Wide-World



Ph. Wide-World

sura le service *Paris-Strasbourg-Prague*, avec une timousine *Blériot* à moteur *Hispano* 450 CV.

René LEFÈVRE, navigateur au 34<sup>e</sup> Régiment d'Aviation du Bourget, quitta l'armée en même temps qu'ASSOLLANT, et entra aux Etablissements *Bernard*. Il passa ultérieurement son brevet de pilote.

ARMAND LOTTI, qui assure la direction de l'hôtel dont son père est propriétaire, s'est toujours adonné aux sports et a, de tout temps, été attiré par l'aviation. Il possède également son brevet de pilote.

ASSOLLANT et LEFÈVRE, camarades au Bourget, connurent LOTTI au Stade Français. Une solide amitié se noua entre eux et l'idée de

l'Atlantique, née dans l'esprit de LOTTI, les unit pour la réalisation du commun projet.

Pour tenter la grande aventure, ils portèrent leur choix sur l'avion *Bernard*, dû à l'ingénieur HUBERT, sur lequel ils firent monter un moteur *Hispano-Suiza* 600 CV, type 12 Lb. Les journalistes le baptisèrent l'*Oiseau-Canari*, du nom de la couleur dont il était peint.

L'équipage était prêt dès l'an dernier et voulait tenter la traversée de Paris à New-York, mais seul un vol d'essai : *Paris-Casablanca-Paris* fut effectué.

Cette année, les trois aviateurs se préparèrent longue-



Ph. Keystone



Ph. Keystone

ment et minutieusement à recommencer, mais l'interdiction des raids formulée par le Ministre de l'Air vint leur enlever tout espoir de parvenir jamais à exécuter leur dessein. Ne pouvant partir de France, ils songèrent alors à la traversée d'Ouest en Est. L'avion fut emmené par la voie des airs à *Southampton*, démonté et embarqué sur le *Leviathan* à destination de *New-York*. Seul, LEFÈVRE prit place sur le paquebot et procéda, dès son arrivée sur le terrain de *Roosevelt-Field*, au remontage de l'appareil. Le mécanicien LENOY partit quelque temps après pour vérifier l'installation du moteur. ASSOLLANT et LOTTI ne se rendirent aux Etats-Unis que lorsque tout fut prêt.

Après quelques vols d'es-

1. Les habitants d'Old-Orchard tirent l'Oiseau-Canari sur la plage.

2. Lefèvre devant l'avion sur le pont du Leviathan. — 3. Les équipages de l'Oiseau-Canari et du Green-Flash avant le départ.

1. L'avion sur la plage.

2. Le *Green-Flash* et l'*Oiseau-Canari* quelques instants avant l'envol. — 3. La mise en route.

sais, le terrain de *Roosevelt-Field* fut reconnu trop peu propice au décollage de l'appareil, très lourdement chargé. Aussi, les aviateurs décidèrent-ils, à contre-cœur, de s'envoler de la plage d'*Old-Orchard* qui constitue, il est vrai, une magnifique piste de départ.

Deux aviateurs américains, WILLIAMS et YANCEY, se trouvaient également sur cette plage, attendant les circonstances atmosphériques favorables pour tenter un raid vers Rome, sur leur avion le *Green-Flash*.

Le 13 juin, l'*Oiseau-Canari* et le *Green-Flash* furent amenés sur la plage, les aviateurs français et américains ayant décidé de partir ensemble et de voler de concert aussi longtemps que possible.

L'*Oiseau-Canari* décolla le premier après avoir roulé pendant près de 2 kilomètres, la queue de l'appareil ne voulant pas se soulever. ASSOLLANT put toutefois arracher l'avion du sol, prit rapidement de la hauteur et piqua vers l'Est, accompagné par un hydravion de la Marine américaine.

Entre temps, l'avion de WILLIAMS et YANCEY faisait au décollage un « cheval de bois » et était très gravement endommagé.

Au bout de quelques instants de vol, LOTTI découvrit, avec stupéfaction, le passager imprévu SCHREIBER qui, caché dans la queue, avait ainsi gravement compromis le décollage et coûtait, par son poids supplémentaire, quelques heures d'essence à l'équipage.



Ph. Wide-World



Ph. Wide-World



Ph. Wide-World



Ph. Wide-World

Parti d'*Old-Orchard* à 10 heures, heure américaine, soit 15 heures, heure française, l'avion survola le *Cap Sable*, poursuivit sa route en suivant les 39, 40 et 41<sup>e</sup> parallèles, passa au nord des Açores, toucha la terre au *Cap Finisterre* et longea la côte jusqu'à la plage d'*Oyambre*, à *Comillas*, près de *Santander* où il atterrit le 14, à 20 heures, n'ayant plus qu'une quantité infime de combustible.

La traversée fut parfois très pénible. Les aviateurs naviguèrent presque constamment dans les nuages et durent affronter une tempête épouvantable qui se jouait de leur appareil et lui faisait faire des bonds prodigieux. Ils durent modifier, de ce fait, leur itinéraire primitif et emprunter la route des Açores pour aborder le continent par les côtes du Portugal.

L'avion étant muni de la T. S. F., on put suivre sa marche tout au long de la traversée. Trois heures après son départ, LOTTI télégraphia :

« Tout va bien. Nous sommes tous à bord » pleins de confiance dans « la réussite de notre tentative. »

L'avion entra successivement en contact avec le vapeur *Wytheville*, avec le steamer *American-Farmer*, avec le paquebot *Rochambeau*, avec le *Laconia*, avec le *Niagara*, et, enfin, avec le poste de *Lavadores* au Portugal.

Dès le vendredi soir, la foule attendait les aviateurs sur l'Aérodrome du *Bourget* et l'inquiétude commen-

çait à régner lorsque parvint vers minuit trente la nouvelle de l'atterrissage en Espagne.

Le lendemain de leur arrivée, les aviateurs, après s'être reposés, se rendirent à *Santander* et firent une visite au Gouverneur civil. Ils furent longuement acclamés à leur passage dans les rues de la ville. Comme ils s'étaient posés par suite d'un manque d'essence, un avion militaire espagnol vint de *Madrid* leur apporter du combustible, ainsi qu'un appareil de démarrage, leur moteur n'étant pas muni de démarreur automatique. Ils assistèrent le soir à de grandes fêtes que la Municipalité de *Comillas* avait organisées en leur honneur, et ce n'est que le lendemain matin que les aviateurs repartirent. Ils firent escales, pour se ravitailler à *Mimizan* et à *Cazeaux*, et arrivèrent le dimanche soir au *Bourget* où ils atterrirent à 20 h. 44. Ils avaient au préalable fait un passage à toute allure au-dessus du terrain, et chacun avait pu entendre la chanson puissante et régulière de l'*Hispano*, nullement fatigué de la pénible traversée.

Malgré un très important service d'ordre, la foule rompit les barrages de la police et porta en triomphe les aviateurs, et même leur passager, M. LAURENT-EYNAC, Ministre de l'Air, vint en personne les féliciter, accompagné de MM. MAC GRACKEN, Sous-Secrétaire d'Etat de l'Aviation Civile Américaine, et NORMAN ARMOUR, Chargé d'Affaires à l'Ambassade des Etats-Unis. Une foule de personnalités appartenant à l'Aviation



Ph. Keyser



Ph. Keyser



Ph. Key



Ph. Key

Civile ou à l'Aviation Militaire, se pressait dans le hangar de la C. I. D. N. A. autour des tables sur lesquelles un vin d'honneur avait été préparé par les soins des Sociétés *Bernard* et *Hispano*. Les aviateurs purent enfin être soustraits à l'enthousiasme de leurs admirateurs et goûter, à l'Hôtel LOTTI, un repos bien gagné.

Comme de coutume, les fêtes et les réceptions se succédèrent les jours suivants. ASSOLLANT, LEFÈVRE et LOTTI se rendirent à l'Elysée, à la Présidence du Conseil, à l'Hôtel de Ville, au Sénat et à la Chambre des Députés. Toutes les Sociétés et Groupements aéronautiques tinrent à les recevoir et leur décernèrent leurs diplômes ou leurs médailles. Ils furent également les hôtes de plusieurs grands quotidiens parisiens. Ils ne manquèrent pas d'aller rendre visite à Mme NUNGESSEN, qui les convia à venir assister à l'inauguration du monument élevé à son fils, à *Valenciennes*. Les Sociétés *Bernard* et *Hispano* leur offrirent un banquet au *Clardige*.

Le 2 juillet, le *Journal Officiel* publiait les décrets nommant les trois Amis Chevaliers de la Légion d'honneur avec les citations suivantes :

« M. BERNACHE-ASSOLLANT (Jean), pilote aviateur, 5 ans et 8 mois de services militaires et de pratique professionnelle. « Titres exceptionnels : Sergent pilote de réserve qui, pour sa brillante conduite sur les théâtres d'opérations extérieures, reçut la croix de guerre avec deux citations et la médaille militaire. A été blessé en service commandé.

1. L'attente de la foule au Bourget. — 2. Après l'atterrissage à Comillas. — 3. De jeunes Espagnoles fleurissent les aviateurs à Comillas. — 4. Assollant fait le plein d'essence avant le départ d'Espagne.

1. La mise en route. — 2. Le décollage à Comillas. — 3. L'Oiseau-Canari arrive au Bourget. — 4. Les Gardes Municipaux protègent l'appareil.

« Doué de remarquables qualités de sang-froid, d'énergie et de maîtrise, a effectué le 13 juin 1929, avec LEPÈVRE et LOTTI, la traversée de l'Atlantique-Nord, la première réalisée jusqu'alors par un équipage et un matériel français. »

« A donné ainsi toute la mesure de sa valeur professionnelle et réalisé une performance sans précédent dans les annales de l'aviation française. »

« M. LEPÈVRE (René-Maurice), pilote aviateur, 5 ans et 8 mois de services militaires et de pratique professionnelle. »

« Titres exceptionnels : Jeune pilote d'une audace et d'une énergie à toute épreuve. »

« A fait montre d'une habileté professionnelle de tout premier ordre et d'une science remarquable de la navigation aérienne. »

« Par la traversée de l'Atlantique-Nord, d'Ouest en Est, qu'il a effectuée le 13 juin 1929, avec ASSOLLANT et LOTTI — la première réalisée avec un équipage et un matériel français — a servi d'une façon éclatante la cause de l'aviation française. »

« M. LOTTI (Armand-Charles-Gustave), 12 ans de services militaires et de pratique professionnelle. »

« Titres exceptionnels : Sa consacre depuis plusieurs années aux choses de l'air et a grandement servi la cause de l'aviation. »

« Par son allant, par son enthousiasme, par son rare mépris du danger, par sa foi invincible dans le succès, a largement contribué à la réussite de la traversée de l'Atlantique-Nord, d'Ouest en Est, qu'il effectua avec ASSOLLANT et LEPÈVRE, le 13 juin 1929. »

« A été l'un des artisans de la plus belle victoire dont puisse s'honorer l'aviation française. »



Ph. Lottin



Ph. Wils-Woelfel



Ph. Hal



Ph. Hal

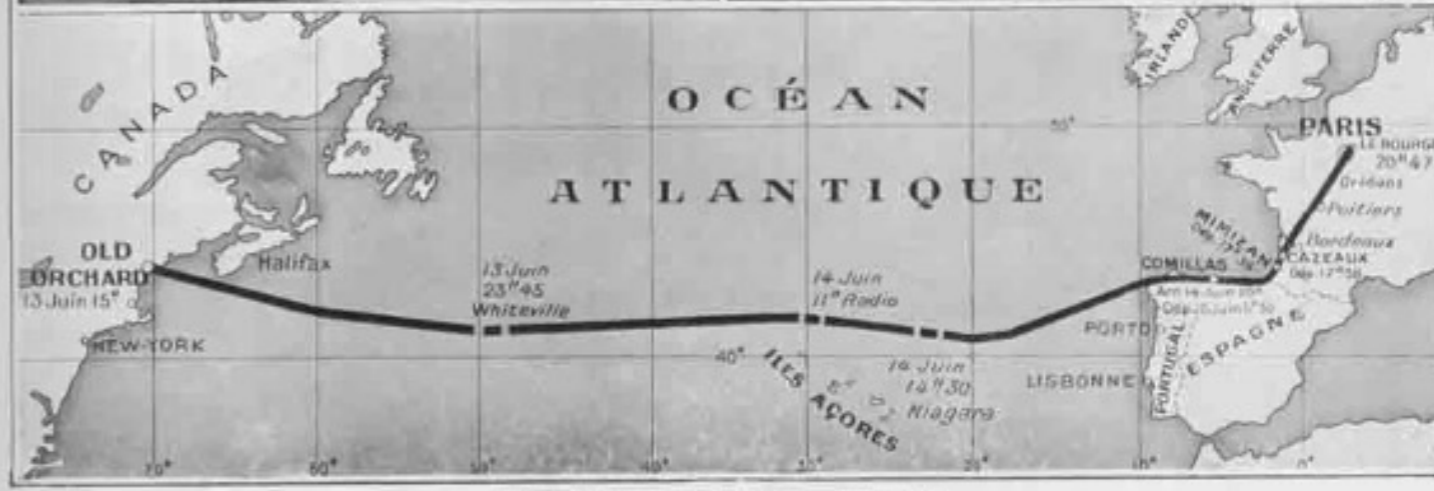
L'Oiseau-Canari fut exposé pendant quinze jours aux Tuileries, et une foule d'admirateurs se pressa sans cesse pour le voir.

Sur la demande du Ministère de l'Air, un voyage à travers l'Europe a été organisé.

Au cours des essais, et pendant la traversée, leur moteur leur a toujours donné entière satisfaction, ainsi qu'en fait foi le passage suivant extrait du récit des trois aviateurs publié par le *Matin* :

« Le moteur, par bonheur, n'a pas faibli. Réellement, c'est le moment de lui rendre hommage, à notre Hispano-Suiza de 600 CV. 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 dix minutes, avant qu'apparaisse Schweiber, 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 reconfortés, 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. »



1, 2, 3, 4. Ph. Hal. — 5. Ph. Wils-Woelfel. — 6. Ph. Reynal

1. Lefèvre descend de la carlingue. — 2. Assollant porté en triomphe. — Schweiber et Lotti également portés en triomphe. — 4. Le commissaire Leffils écarte la foule dans le hangar de la C. I. D. N. A.

1. Les aviateurs à l'Aéro-Club. — 2. La visite au Bourget. — 3. La foule attend les aviateurs devant le Malin. — 4. L'Exposition de l'Oiseau-Canari aux Tuileries. — 5. La réception à l'Hotel de Ville. — 6. Le banquet des Sociétés Bernard et Hispano au Claridge. — 7. Le trajet suivi par l'Oiseau-Canari.

# Le Voyage en Europe d'Assollant, Lefèvre et Lotti

Il capitales visitées  
10.000 kilomètres parcourus



Pour répondre à différentes invitations, ASSOLLANT, LEFÈVRE et LOTTI décidèrent d'entreprendre un circuit d'Europe. Le Ministère de l'Air se chargea, lui-même, de l'organisation du voyage au cours duquel devaient être successivement visités : l'Espagne, le Portugal, l'Italie, la Grèce, la Turquie, la Roumanie, la Yougoslavie, l'Autriche, la Pologne, l'Allemagne et la Belgique.

Le 8 août, le glorieux *Bernard-Hispano* 600 CV prenait son vol pour Madrid, but de la première étape. MM. de SAINT-PIERRE, Ingénieur de la Maison Bernard, et LEROY, mécanicien de la Société Hispano-Suiza, s'étaient joints aux trois aviateurs.

Parti d'Orly à 11 h. 10, l'*Oiseau-Canari* piqua vers le Sud, passa à Saint-Sébastien à 15 heures, survola ensuite Goullas, et se posa à 19 h. 45 sur l'aérodrome de Cauter-Vientos. Les aviateurs furent salués à leur descente d'appareil par de nombreux Officiers et Aviateurs. Le lendemain, ils visitèrent Madrid, et le soir assistèrent à un banquet offert par l'*Aéro-Club*. Parmi les convives se trouvaient le Général SORIANO, le Colonel LALLAVE, et les célèbres aviateurs espagnols BARRER et FRANCO.

Le 10, l'équipage reprit son vol à 9 heures et arriva à Lisbonne à 11 h. 20, chaleureusement acclamé par la foule portugaise.

Le 11, l'*Oiseau-Canari* quitta Lisbonne à 6 h. 30, et atterrit à Madrid à 9 h. 50. Les aviateurs déjeunèrent à l'Aérodrome avec leurs camarades espagnols. Ils reprirent ensuite leur vol pour Marseille, et se posèrent sur l'Aérodrome de Marignane à 17 h. 50.

Ils en repartirent le lendemain matin à 9 h. 45. L'*Oiseau-Canari* survola le Golfe Tom où villégiaturait la famille d'ASSOLLANT, et piqua ensuite sur Rome. Il se posa d'abord à 14 h. 55 à l'Aéroport de Centocelles-Vard, d'où il repartit aussitôt pour l'Aérodrome du Lido, où il atterrit à 15 h. 35. Les aviateurs furent reçus par de nombreuses personnalités venues les saluer à leur arrivée. Ils furent présentés au Général BALBO qui tint à examiner en leur compagnie le *Bernard-Hispano*. Ils visitèrent l'Aérodrome de Montecelio et déposèrent une couronne sur la Tombe du Soldat Inconnu Italien. Le Gouverneur de Rome les reçut au Capitole. Le Pape leur accorda une audience particulière. L'*Aéro-Club* les invita, dans les jardins du Quirinal, à une réception intime au cours de laquelle leur furent remis les diplômes de Premiers Sociétaires Honoraires. Au cours d'un banquet, offert par le Ministère de l'Aéronautique, le Général CERRIZO les félicita chaleureusement au nom du Général BALBO.

ASSOLLANT, LEFÈVRE et LOTTI quittèrent Rome le 15 août et arrivèrent à Athènes à 14 h. 30. Le 17, ils furent reçus par les Ministres de la Guerre et de la Marine. Le 18, un grand meeting eut lieu sur l'aérodrome de Tatoi, avec la participation de plusieurs appareils français prenant part à un concours. Douer, sur *Ducoudré D 27-Hispano* 500 CV, et VILLECHASSEUX, sur *Bleriot 91-Hispano* 500 CV, firent des exhibitions de haute acrobatie. ASSOLLANT présenta lui-même un *Bréguet 19* à moteur *Hispano* 600 CV.

L'*Oiseau-Canari* quitta Athènes le 19 pour Constantinople et se posa à 12 h. 30 sur l'aérodrome de San-Stephano. Les aviateurs furent reçus par les personnalités les plus marquantes de l'Aéronautique turque, et assistèrent le soir à un dîner offert par l'Ambassadeur de France.



Le 21, le *Bernard-Hispano* atterrit à Bucarest à 19 h. 25, venant de Soudoub. Une réception eut lieu à l'*Aéro-Club*, sous la présidence du Prince Valentin Brucsko, au cours de laquelle M. GARRECO les nomma, au nom du Gouvernement, Officiers de l'Ordre de l'Etoile Roumaine.

L'*Oiseau-Canari* partit de Bucarest le 22, à 17 h. 30, et arriva à Belgrade deux heures après. L'équipage fut reçu par les Officiers du Centre d'Aviation et assista à un banquet offert, à l'*Aéro-Club*, par le 6<sup>e</sup> Régiment de Chasse.

Le 23, les aviateurs accomplirent l'étape Belgrade-Vienne. Le Ministre de France, Comte CLAUDEL, vint les saluer à leur atterrissage. Une réception eut lieu, dans la soirée, à la Légation de France.

ASSOLLANT, LEFÈVRE et LOTTI quittèrent Vienne le lendemain à 10 h. 10 et arrivèrent à Prague à 11 h. 40. Les Représentants du Ministre des Travaux Publics, de l'*Aéro-Club* de Tchécoslovaquie et de la Légation de France leur souhaitèrent la bienvenue à leur arrivée.

L'*Oiseau-Canari* prit son vol le 25 à 11 heures et atterrit à Varsovie à 15 heures. Les aviateurs furent l'objet de nombreuses invitations qui les retiennent toute la journée du 26.

Le lendemain, à 10 h. 35, l'*Oiseau-Canari* quitta Varsovie pour Posen où l'accueil le plus sympathique fut réservé aux aviateurs.

Ceux-ci poursuivirent leur voyage le lendemain sur Berlin et atterrit à l'Aérodrome de Tempelhof à 12 h. 30. Ils furent accueillis par M. LEBEVRE, de l'Ambassade de France, et par les Dirigeants de la *Lufthansa*. Des limousines en vermeil, aux armes de la Ville de Berlin, leur furent remises de la part du Conseil Municipal. L'*Aéro-Club* de Berlin leur menage également une chaleureuse réception.

Le 30 août, ils décollèrent de la capitale allemande à 9 heures et atterrit à l'Aérodrome d'Esse (Bruxelles) à 13 heures. Ils furent reçus par le Baron Van ZUYLEN, Président de l'*Aéro-Club* de Belgique, le Général Von Cossmatzen, Directeur de l'Aviation Civile, le Commandant REZAIN, Directeur de l'Aéroport, et le Général CHARNOY, de l'Ambassade de France. Dans l'après-midi, une réception intime eut lieu à l'*Aéro-Club*. Les aviateurs déposèrent des gerbes de fleurs sur la Tombe du Soldat Belge Inconnu ainsi qu'au monument, élevé place Louise, à la mémoire des aviateurs tués pendant la guerre.

Le lendemain, ils quittèrent Bruxelles à 16 heures pour arriver à Valenciennes à 17 heures. Ils assistèrent à l'inauguration du monument de Nussassin et Coti et du mémorial aux aviateurs valenciennais morts pour la France.

Enfin, le 1<sup>er</sup> septembre, à 17 h. 48, l'*Oiseau-Canari* atterrit au Bourget, venant de Valenciennes, qu'il avait quitté à 15 h. 50. M. COUË, qui arrivait également de Valenciennes à bord de l'avion ministériel, le *Potez-Hispano* 600 CV, serra la main des aviateurs à leur arrivée.

Les héros de la traversée de l'Atlantique avaient ainsi mené à bien la mission que leur avait confiée le Ministre de l'Air, accomplissant un beau voyage de propagande à l'Étranger, au cours d'une randonnée aérienne de 10.000 kilomètres.



1. Équipage: Lotti, Lefèvre, Assollant, Leroy, de Saint-Pierre. — 2. Avant le départ à Orly. — 3. Sur le terrain de Lisbonne. — 4. Dans un hangar à Madrid. — 5. À l'*Aéro-Club* de Madrid. — 6. Sur la Tombe du Soldat Inconnu à Rome. — 7. Le Meeting d'Athènes. — 8. La réception de l'*Aéro-Club* de Bucarest.

9. Sur le terrain de Vienne. — 10. Devant l'appareil à Prague. — 11. Le départ de Varsovie. — 12. Sur le terrain de Posen. — 13. À l'*Aéro-Club* de Berlin. — 14. Sur l'Aérodrome de Tempelhof à Berlin. — 15. Après l'atterrissage à Bruxelles. 16. L'arrivée au Bourget.