



Un peu de philatélie aérienne !

TROIS AVIATEURS, un CROCODILE et « L'OISEAU CANARI »...

Les 13 et 14 juin 1929, trois aviateurs, Assollant, Lefèvre et Lotti, réalisent la première traversée aérienne française de l'Atlantique nord sur l'Oiseau Canari. A bord se trouvent aussi un passager clandestin Schreiber et Rufus un bébé caïman, tous ensemble participent à cette folle aventure...

Armand Lotti (1897 1993) est le fils unique des propriétaires aisés de l'Hôtel Lotti, rue de Castiglione à Paris. Alors qu'il était destiné à reprendre l'affaire familiale, un accident de chasse au cours duquel il perd l'usage de son œil droit change son destin : il décide de donner un sens à sa vie.

Lindbergh vient de traverser l'Atlantique nord dans le sens USA - France mais dans le sens France - USA, le voyage est plus difficile à cause des courants aériens contraires.

Avec l'appui de Louis Blériot, Armand apprend à voler et achète l'un des trois exemplaires de l'avion Bernard 191 GR (Grand Raid), construit par l'ingénieur Jean Hubert en vue d'une tentative que devait effectuer l'aviateur Tarascon et produit par les ateliers Adolphe Bernard de La Courneuve. Cet avion est équipé d'un fameux moteur Hispano-Suiza de 600 CV.

Il recrute ensuite deux pilotes : Jean Assollant (1905/1942) sergent-chef au 34^{ème} régiment d'aviation du Bourget et René Lefèvre (1903/1972), moniteur de navigation aérienne dans ce même régiment.

Le 5 septembre 1928, un décollage du Bourget vers New York est annulé à cause des conditions atmosphériques et un nouvel itinéraire est mis sur pied mais l'aventure se termine à Casablanca. Une nouvelle tentative est programmée pour 1929 mais le gouvernement français, suite à plusieurs tragédies (Fonck, Nungesser et Coli...) interdit les raids transatlantiques. L'avion est bloqué à Orly, mais les 3 aviateurs bénéficient de la complicité amicale du directeur du terrain d'Orly, René Florentin.

Le 17 avril 1929, Assollant, prétextant un vol d'essai, s'envole pour Southampton où l'avion est démonté et embarqué sur le paquebot *Leviathan* pour New York. Assollant, Lefèvre et Lotti arrivent trois semaines plus tard sur le paquebot *Théodore Roosevelt*. L'avion est remonté et reçoit une immatriculation provisoire américaine 9422. Lindbergh rend visite aux trois aviateurs et leur donne des conseils amicaux comme l'achat d'un horizon artificiel, ce qu'ils feront.

Le 29 mai 1929, *l'Oiseau Canari* (du fait de sa couleur jaune) avec Jean Assollant aux commandes décolle d'Old-Orchard (Maine) à 400 km au nord de New York mais peu de temps après il fait demi-tour car Assollant a constaté que le manomètre d'essence baissait avec une rapidité anormale, ce qu'il attribue aux vibrations du moteur.

Quelques minutes auparavant les Américains Yancey et Williams sur leur Bellanca Green-Flash (*Flamme Verte*) avaient tenté de décoller vers Rome mais l'avion était retombé quelques mètres plus loin et s'était cassé une roue.

Un décollage laborieux

Le 13 juin 1929 à 10h 08 (15h 08 heure française), *l'Oiseau Canari* qui pèse 5 700 kg et emporte 2 760 litres d'essence et 1 000 litres de benzol, décolle à nouveau de la plage d'Old-Orchard mais la queue a du mal à se lever et la digue est évitée de justesse. L'avion vole d'abord juste au-dessus de l'eau et peine à prendre de l'altitude. L'équipage vidange alors 200 litres d'essence. Soudain, stupéfaction à bord de l'arrière de l'appareil surgit un Américain, Arthur Schreiber, le premier passager clandestin de l'histoire de l'aéronautique !

- *Here I am*, lance-t-il, décontracté

- *Passe le par la porte, et vite*, ordonne Assollant, furieux, à Lefèvre.

Bien sûr, il n'en fit rien et le voyage continua à quatre. Lotti oblige simplement Schreiber, qu'il croit journaliste, à signer un contrat : s'il écrit ses mémoires, il devra rétrocéder la moitié de ses droits à l'équipage.

Vêtu de cuir comme un vrai pilote, Arthur Schreiber est un jeune Américain féru de récits d'aventures. Il déclarera à son arrivée en France : « *Je viens de réaliser la plus grande ambition de ma vie et c'est le merveilleux Lindbergh qui m'a inspiré. J'ai voulu comme lui traverser l'Atlantique en avion et comme je ne sais pas piloter, il a bien fallu que, faute d'argent, je m'arrange comme je pouvais et me cache dans l'Oiseau Canar* ».

L'avion transporte aussi un bébé caïman long de 30 cm que Jean Assollant a choisi comme mascotte du raid. Arthur Schreiber, qui n'a aucune compétence aéronautique, reçoit pour mission de s'occuper de Rufus qui, regrettant sans doute sa lagune natale de Floride, se montre passablement turbulent.

Après l'arrivée à Paris, Rufus attirera sur lui l'attention des curieux mais aussi des savants désireux de savoir comment il avait sup porté le voyage. M. Mangin, directeur du Muséum d'histoire naturelle

obtiendra que l'animal soit confié au Jardin des Plantes pour le reste de son existence, une centaine d'années environ.

Le vol

Les trois aviateurs se répartissent les rôles : Assollant au poste de pilotage aussi longtemps que possible, Lefèvre comme navigateur, relayant parfois Assollant comme pilote et Lotti, opérateur radio (indicatif F.A.X.)

Les aviateurs avaient prévu de suivre le trajet de Lindbergh mais le givrage, le mauvais temps (un orage magnétique dérègle les deux compas du bord), la vidange des 200 litres d'essence au départ et le surpoids de 80 kg au départ dû à la présence de Schreiber, leur fait modifier leur itinéraire initialement prévu jusqu'à Saint Nazaire, en survolant les Açores et le Portugal vers le Sud. Le 14 juin 1929 à 19h 48, ils atterrissent en Espagne sur la plage Oyambre à 4 km de Comillas près de Santander, après avoir parcouru 5 500 km en 29 heures et 22 minutes, leur carburant quasiment épuisé. Ils ont volé à une belle moyenne de 190 km/h.

Le ministre de l'Aviation Laurent Eynac, celui-là même qui avait interdit le vol et ordonné la saisie de l'appareil, est le premier à faire parvenir, en bon politique, un télégramme de félicitations. Les aviateurs espagnols Iglesias et Jimenez leur livrent 150 litres d'essence.

La journée du 15 juin se passe en ravitaillement et en réparations qui se terminent à 19 heures.

Le 16 juin à 6h 45, après avoir reçu du carburant, ils quittent Comillas pour la base de Cazaux, à la limite des Landes et de la Gironde.

De cet atterrissage en Espagne subsiste une stèle à San Vicente de la Barquera.

Assollant, Lefèvre, Lotti et Schreiber, désormais intégré à l'équipage, volent en direction de Cazaux mais sont obligés d'atterrir le 16 juin à 9 heures sur la plage de Mimizan, 3 400 m. avant la base aérienne de Cazaux qui, prévenue, envoie plusieurs militaires avec du ravitaillement et du matériel de dépannage.

La gendarmerie française vient contrôler les arrivants et s'étonne de la présence de Schreiber qui ne possède ni visa, ni passeport. Armand Lotti leur répond : « *Nous ne remettrons pas Schreiber entre les mains de la police. Il a participé à nos périls et il fait maintenant partie de notre équipe. Nous ferons en sorte qu'il puisse réaliser son rêve en visitant Paris. Après quoi, nous le renverrons à New York par bateau. C'est un jeune homme qui est plein d'honneur et nous sommes fiers de lui* ».

La marée montante oblige l'équipage à haler l'avion en haut de la plage avec l'aide de madriers, de mulets et des habitants accourus. À 16h 51, la marée étant redescendue et la plage étant dégagée, l'avion décolle. Il atterrit à Cazaux à 17h 05, complète son plein d'essence et repart à 17h 50 pour Le Bourget.

Plus tard, sera édiflée une stèle en forme de « V » à Mimizan-Plage, à l'entrée de la plage, de nos jours « *Plage des Ailes* », au carrefour de la Côte d'Argent et de la rue Assollant-Lefèvre-Lotti. Au rythme des anniversaires, de nouvelles plaques ont été rajoutées sur le monument, et le nom d'Arthur Schreiber, d'abord oublié, fut mentionné.

L'arrivée au Bourget

L'Oiseau Canari se pose au Bourget le 16 juin à 20h 44 dans un enthousiasme indescriptible après avoir été attendu depuis parfois 48 heures par le public et les journalistes dont certains s'étaient endormis.

La presse est unanime pour saluer l'exploit comme Paul Reboux dans un article de Paris Soir : « *Oui, la victoire de l'« Oiseau Canari » est bien une victoire du courage français, faite de cette énergie tenace qui, voilà quinze ans à Verdun, a étonné les peuples, faite de cette vivacité d'esprit, de cette bonne humeur, de cette fantaisie chevaleresque, dont la France a le privilège. À l'heure présente, dans toutes les villes du monde, on s'entretient de cette magnifique réussite. Les téléphones babillent, les télégraphes crépitent, les haut-parleurs résonnent, annonçant qu'un lien nouveau vient d'être tendu de nation à nation par-dessus l'immensité. »*

Les trois aviateurs sont fêtés un peu partout : le 20 juin la municipalité de Paris les reçoit à l'Hôtel de Ville où est donné un concert en leur honneur, le lendemain, ils sont les invités d'honneur du championnat de cocktails des artistes de Paris à Luna Park

Début juillet, le journal Paris-Midi organise l'exposition de *l'Oiseau-Canari* au Jardin des Tuileries, une exposition où « *les écoliers qui se présenteront en délégation, accompagnés d'un maître ou d'un professeur seront admis gratuitement* », de même que les mutilés sur présentation de leur carte.

Le 8 juillet, l'aéroclub d'Auvergne organise pour eux un grand gala aéronautique au cinéma Familia de Clermont Ferrand.

À la radio, le succès du moment est la chanson « *Qui qui veut mon canari* » chantée par Sorgel, paroles de Suzanne Quentin, musique de René de Buxeuil.

Arthur Schreiber acclamé et vilipendé

Le public acclame les trois aviateurs, mais celui qui suscite le plus sa curiosité est Arthur Schreiber, le premier passager clandestin de l'histoire de l'aviation

Ayant acquis l'amitié de l'équipage et en particulier celle d'Armand Lotti, Arthur Schreiber fut perçu avec sympathie par le public.

L'avis de la presse fut plus mitigé. Le mensuel aérophilatélique *L'AVIETTE POSTALE* dans son n°48 du 5 décembre 1929 écrit en éditorial : « *Rappelez-vous les circonstances : ce décollage désespéré contre une pesanteur inexplicable qui semble engluer l'avion : la découverte dans la carlingue d'un passager inattendu : l'essence, la précieuse essence qu'il faut sacrifier... faute de jeter l'intrus à la mer. L'essence est sacrifiée, mais l'avion, saigné à blanc, volera t'il jusqu'au port ? Imaginez-vous l'énergie farouche qui a tenu pendant 30 heures ces trois hommes mis en péril par un imbécile ? Lutter à la fois contre les forces de la Nature et contre la Bêtise humaine ! Ils ont vaincu. Mieux, ils ont gardé le sourire... Des Français, vous dis-je ! »*

Schreiber, après avoir été reçu avec ses trois compagnons de vol par la mère de Nungesser, comme Lindbergh deux ans auparavant, est devenu une vedette mais le gouvernement américain, qui n'a pas du tout apprécié son comportement, le fait convoquer le 19 juin à l'ambassade des Etats-Unis qui le somme de rentrer chez lui. Il regagne New York à bord du paquebot *Olympic* grâce à un billet offert par Armand Lotti. Schreiber, qui ne possédait rien, n'avait tiré aucun bénéfice financier de cette aventure.

Il viendra en France au Bourget le 16 juin 1979 pour le cinquantenaire de la traversée et il recevra à cette occasion le titre de « Premier passager clandestin de l'histoire aéronautique ». Il sera également invité le 16 juin 1989 à Mimizan pour le 60^{ème} anniversaire du vol et le jumelage de la ville avec Old-Orchard.

Bertrand Sinais
De l'Académie de Philatélie
De l'Académie Européenne de Philatélie

Le courrier (par Bertrand Sinais)

150 plis devaient être remis par un aérophilatéliste américain mais le 12 juin, à la veille du départ, Armand Lotti, qui ne voyait rien venir, prépara lui-même 100 enveloppes. 13 autres furent amenées par divers particuliers. Cela faisait un total de 263 plis. Beaucoup de lettres sont affranchies insuffisamment à 2 cents au moyen d'un timbre U.S. N°274 ou 284. Les plis confectionnés par A. Lotti sont des aérogrammes 5 cents bleu complétés par un PA n°11.



L'oblitération est le duplex OLD ORCHARD I (13.6.29). A l'atterrissage en Espagne, toutes les lettres reçoivent le cachet à date « SANTANDER COMILLAS (14 juin 1929) » puis « LE BOURGET AVIATION SEINE (16.6.29 20H 55 ou 21H) ». Les lettres insuffisamment affranchies à 2 cents reçoivent un timbre taxe à 2 francs.



Plusieurs jours plus tard, un cachet rectangulaire violet :

**FIRST FRENCH TRANSATLANTIC FLIGHT
ASSOLLANT-LEFEVRE-LOTTI
OLD ORCHARD-PARIS »**

est apposé, ainsi que les signatures des trois aviateurs. Ceux-ci, superstitieux, n'avaient pas voulu apposer un cachet avant d'avoir réussi le raid. Quelques lettres reçurent en outre la signature de Schreiber.

Théodore Champion contesta la régularité des plis dans l'édition 1937 de son catalogue de poste aérienne. Armand Lotti s'en étonna et Théodore Champion reconnut s'être trompé.

Après le succès de leur traversée, Assollant, Lefèvre et Lotti effectuèrent du 8 août au 1 septembre 1929 un tour des capitales d'Europe. 20 enveloppes bardées au recto et au verso des timbres des pays traversés reçurent une griffe encadrée violette et les signatures des trois aviateurs.



Nota : Un des 6 plis signés par Assollant, Lefèvre et Lotti, le 2 juillet 1929 au profit des veuves et orphelins du 34^{ème} régiment d'aviation du Bourget auquel Assollant et Lefèvre avaient appartenu, fut acquise par G. Grandvoinet, un célèbre horloger bijoutier franc-comtois, aérophilatéliste passionné.

Trois destins (par Bertrand Sinais)

Jean Assollant devient ensuite pilote de ligne à la Compagnie franco-roumaine, puis avec René Lefèvre, s'attaque en octobre 1933 au record du monde de distance en ligne droite sur le parcours ORAN - AKYAB (Birmanie).

Avec René Lefevre, il crée en 1934 la Régie malgache et développe le réseau aérien intérieur à Madagascar. Pilote militaire en 1939 au Groupe de chasse III/6, il abat deux avions allemands, puis démobilisé après la défaite, il rouvre la liaison Madagascar Réunion le 17 février 1941.

Lors de l'attaque sur Diego Suarez en mai 1942, aux commandes d'un Morane Saulnier MS-406, il est descendu par un Martlet anglais. On dit que le pilote anglais, qui était un admirateur de Jean Assollant, pleura quand il apprit qu'il avait abattu.

René Lefèvre rejoint les Forces Aériennes Françaises Libres en 1942 au sein du Groupe Bombardement Bretagne et participe au débarquement de Provence en août 1944.

Après la Seconde Guerre mondiale, il met en place la liaison France Antilles Amérique Centrale puis devient conseiller du PDG d'Air France.

Armand Lotti est lieutenant dans l'Armée de l'Air pendant la Seconde Guerre mondiale et prend part aux campagnes de Tunisie, d'Italie, de Corse et à la libération de la France.

Il reçoit les médailles de la Résistance, du Mérite américain et est fait Commandeur de la Légion d'Honneur. Revenu à la vie civile, il se lance dans la viticulture en Gironde mais n'oublie pas de participer aux cérémonies anniversaires de la traversée de l'Atlantique Nord.

Sources de l'auteur de ce texte (Bertrand Sinais)

- Conférence de Monsieur René Lefèvre le 8 mai 1963 dans le grand amphithéâtre Charles Renaud de l'Ecole Supérieure d'Aéronautique.
- Un point d'histoire... mis au point : Old Orchard - Comillas - Paris par Assollant, Lefèvre et Lotti 13,14 et 16 juin 1929 - P. Larousse, *Echo de la Timbrologie*, mai 1958, page 216
- Encyclopédie *Wikipedia* sur internet.
- Icare N°179 La poste aérienne Tome III pages 75 à 77 : « Première traversée de l'Atlantique Nord par un équipage français »
- L'AVIETTE POSTALE n°48 du 5 décembre 1929, page 309.
- *Le Patrimoine de l'aviation française*, 2 volumes, Editions Flohic 2002, pages 300 et 301.
- « *Un avion et un équipage français traversent l'Atlantique Nord* », *L'Aéronautique*, Gauthier-Villars (Paris), n° 122, juillet 1929, p. 241-242

Texte original : <http://aerophilatelie.fr/pdfs/grands-raids-oiseau-canari-1929.pdf>

Texte remis en forme spécialement pour être placé en annexe à la : [Biographie de Jean Assollant](#)
faisant partie du : [Site personnel de François-Xavier Bibert](#)