Annexe à la page : Jean ASSOLLANT, pilote de l'Oiseau Canari

Faisant partie du : Site personnel de François-Xavier Bibert

Dernière mise à jour : 20 novembre 2011: corrections et nouvelles pages

La saga de Jean BERNACHE ASSOLLANT et de René LEFÈVRE

à travers les articles d'un même quotidien français

1926 – 1942

L'Ouest-Eclair

DIRECTEUR POLITIQUE
Emmanuel DESGRÉES DU LOU

JOURNAL RÉPUBLICAIN DU MATIN

80e ANNÉE — N° 10.091

ANNONCES : Lignes 6 points, repère : A L'AGENCE HAVAS 3 et 5, r. La Boétie, RENNES 62, rue Richelieu, PARIS et dans toutes ses Succursales de Province — RÉDACTION PARISIENNE 26 bis, Boulevard Montmartre, PARIS Tél. : Gutenb. 07-39 Louvre 17-85

VENDREDI 14 JUIN 1929 St Basile

ABONNEMENTS : Un an... 75 fr. Six mois 40 f. Trois mois 22 f. Un mois 8 f. — BUREAUX & ATELIERS 35, r. du Pré Botté, RENNES — TÉLÉPHONES : 3675-3676-3677-3678 — Chèques postaux 118 Rennes

25 CENTIMES

Adresse Télégraphique : OUCLAIR-RENNES
FIL TÉLÉGRAPHIQUE SPÉCIAL

Le prix du charbon doit être abaissé

C'est du reste, aujourd'hui, pour notre commerce extérieur, une question de vie ou de mort.

L'état de notre commerce extérieur, tel qu'il résulte des chiffres publiés pour les quatre premiers mois de l'année en cours par l'Administration des douanes, ne laisse pas que de préoccuper gravement les dirigeants de notre économie publique et privée.

Sans doute avions-nous déjà, avant la guerre, une balance commerciale largement déficitaire et dont le solde annuel — négatif — atteignait, dans les dernières années qui précédèrent les hostilités, environ 1.500 millions de francs-or, soit, en tenant compte de l'indice des prix, 9 milliards d'aujourd'hui. On en pourrait déduire que notre commerce extérieur ne fait que revenir, en 1929, à des tendances d'avant-guerre et en prendre aisément son parti si, par ailleurs, les autres éléments de notre balance des comptes étaient aussi satisfaisants qu'alors. Mais chacun sait qu'il n'en est rien et que, par exemple, tant pour la main-d'œuvre que pour les placements sur le consommateur, la charge financière de cette mesure, qui devrait normalement incomber aux Compagnies minières ou, à défaut, être imputée sur les considérables excédents budgétaires, le Parlement n'a pas pris garde qu'il commettait, du point de vue économique, une erreur grave qu'il ne tardera pas — espérons-le — à rectifier. Ce n'est pas, d'ailleurs, au moment même où l'on déclare entrer dans la voie des allègements fiscaux, que l'on peut justifier un impôt indirect supplémentaire de 100 millions par an qui va directement à l'encontre des déclarations officielles et, en même temps, des besoins évidents de notre économie nationale.

Nul doute que M. Chéron — *dûment informé* — ne trouve le moyen, de concert avec le Parlement et à l'occasion de la discussion du budget de 1930 — de réformer la récente loi avant qu'elle n'entre en vigueur.

A M. l'Employé que-je-ne-connais-pas

Monsieur l'Employé,

J'avais écrit à M. le ministre des Travaux publics pour lui demander qu'il nous permît rondement d'éclairer notre gare. Vous avez arrêté ma lettre au passage et vous ne l'avez pas encore remise. Ce n'est pas bien.

N'essayez pas de nier. Je suis député, savez-vous. Je ne suis qu'un petit député timide. Mais il est si bon garçon, votre patron, que j'ai à lui parler. Comme il ne bluffe pas, il m'a dit tout de suite : « Ploërmel... la gare de Ploërmel... connais pas... Vous voulez l'éclairer ? Je veux bien. Eclairez-la ! »

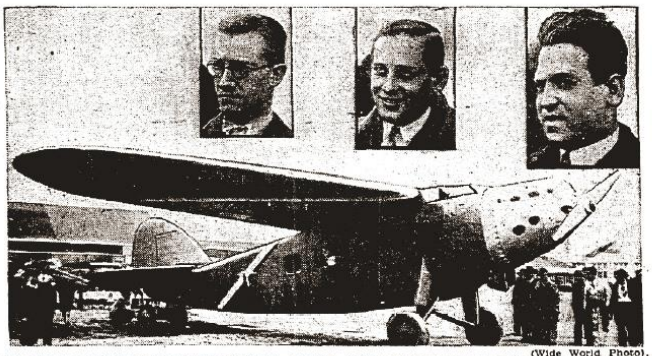
Je sais bien qu'une permission de ministre ça ne se donne pas comme cela, avec une petite tape sur l'épaule ; aussi j'ai insisté :

— Je vous ai écrit, Monsieur le Ministre...

— Ah ! vous m'avez écrit ? Eh bien ! je vous conseille de recommencer. Faut tenir bon ! Ecrivez-moi aussi longtemps que vous n'aurez pas eu de réponse...

Eh bien, non. C'est à vous que

L' « OISEAU JAUNE » D'ASSOLLANT ET LEFÈVRE S'EST ENVOLÉ HIER POUR TRAVERSER L'ATLANTIQUE D'OLD ORCHARD A PARIS



(Wide World Photo).

Voici les trois aviateurs français (en médaillon) *Assolant, Lefèvre et Lotti qui sont partis pour traverser l'Atlantique sur leur avion « Oiseau Jaune ».*

Nota :

- sans garantie que tous les articles les concernant aient pu être trouvés,
- ASSOLLANT est écrit dans 80% des cas ASSOLANT avec un seul L,
- les coquilles typographiques ont été normalement rectifiées...

Mise en page optimisée pour une impression recto-verso sur 170 feuilles A4 (21,0 x29,7cm) : 336 pages N &B+ 1ère,2ème,3ème et 4ème de couverture couleur ou sous forme d'un livret A5 (18,85x21,0cm) de 85 feuilles (4 pages par feuilles) à massicoter par le milieu

Compilation et mise en page : François-Xavier BIBERT
Première version novembre 2009 (160 pages)
+ compléments septembre/novembre 2011 (332 pages)

SOMMAIRE

Les premiers exploits : avant 1926-1928 **5**

L'appel de l'Atlantique : 1928-1929 **67**

La gloire, les meetings, le Canari II : 1929-1934 **221**

Madagascar : 1934-1942 **325**

LES
PREMIERS EXPLOITS
Avant 1928

L'Ouest Eclair – 2 septembre 1926 – Page 2

En 24 heures, un avion militaire survole toutes les côtes de France

LE BOURGET, 1er septembre – Un équipage du groupe Weiss, du 34° régiment d'aviation, composé du caporal pilote-mécanicien Delporte et du sergent navigateur Lefèvre vient d'accomplir avec une virtuosité remarquable le tour de France maritime parcourant 4 200 kilomètres en 24 heures de vol effectif.
Parti du Bourget le 30 août à 3 heures du matin, l'équipage passa successivement à St-Inglevert, au Havre, à Brest, revint se ravitailler sur une plage des Côtes-du-Nord où un avion de son unité lui avait apporté du combustible, puis de dirigea sur Bayonne et Pau où il passa une partie de la nuit.
Reparti à 4 heures du matin, l'équipage survolait au cours de la seconde journée Carcassonne, Cette, Marseille, Cuers-Pierrefeu, Saint-Raphaël, Lyon, Strasbourg et Calais et atterrissait de nuit à son port d'attache du Bourget.
L'avion du 34° régiment d'aviation a exactement parcouru le tour de France maritime. C'est la première fois, croyons-nous, que ce parcours a été réalisé dans de pareilles conditions de vitesse et de succès.

FONCK BAT DEUX RECORDS

ROOSEVELT FIELD, 1er septembre. — L'aviateur Fonck a battu samedi deux records. Il s'est élevé à 17 000 pieds avec une charge de 7 000 livres. Il a volé ensuite avec le même poids et à une vitesse de 145 milles à l'heure, sur une distance de deux milles.

L'AVION DES SOVIETS POURSUIT SON RAID

LE BOURGET, 1er septembre. — Les aviateurs soviétiques Gromoff et Radzovit, arrivés hier, sont partis ce matin, à 6h 25, continuant leur voyage vers Moscou, via Rome et Berlin.

ROME, 1er septembre. — Les aviateurs russes sont arrivés à Rome.
ROME, 1er septembre. — Les aviateurs Gromoff et Radzovit sont partis pour Vienne, à 14h 50.

LA LIGNE POSTALE AÉRIENNE MARSEILLE-PARIS VA ÊTRE INAUGURÉE

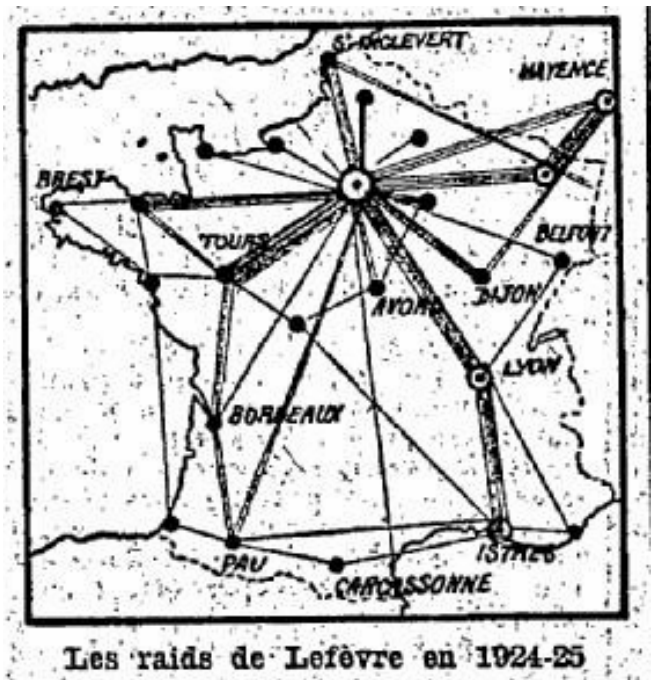
MARSEILLE, 1er septembre - Pour inaugurer la ligne postale aérienne Paris-Marseille, un avion, de transport partira demain matin 'pour Paris de l'aérodrome de Marignane ayant à bord 7 passagers : MM. Flaissières, sénateur-maire, Aubert, membre de la Chambre de commerce, 4 représentants des journaux quotidiens de Marseille et de l'Agence Havas et M. Micheletti, administrateur de la Société Marseillaise de navigation aérienne.
Après une courte escale à l'aérodrome de Bron, près de Lyon, pour faire le plein d'essence, l'avion, une berline munie d'un moteur de 420 chevaux, se dirigera sur Paris.
Après le déjeuner, l'avion repartira pour Marseille où il arrivera vers 20 heures.

L'Ouest Eclair – 25 septembre 1926– Dernière heure - Page 3

Une belle performance

2 200 kilomètres en 15 heures

LE BOURGET, 24 septembre. — Un équipage du 34° régiment d'aviation composé du caporal pilote Maquignon, du groupe Rochelle et du sergent navigateur Lefèvre du groupe Weiss ont effectué un circuit de 2 200 kilomètres de 8h 30 à 23h 30, soit quinze heures de vol sur leur avion d'arme.
Partis du Bourget hier dans la brume épaisse, les deux aviateurs passaient à Pau à midi et se trouvaient à Saint-Raphaël à 17 heures. Ils furent retardés par le mistral jusqu'à Lyon et malgré un brouillard intense, ils atterrissaient faute d'essence à 20 kilomètres de Paris à 23h 30, bouclant ainsi 2 200 kilomètres en quinze heures, ravitaillement compris, par la brume et le brouillard.
Le sergent Lefèvre totalise à ce jour depuis deux ans 40 000 kilomètres de vols sur la campagne.



Les raids de Lefèvre en 1924-25

(dans « Le Petit Parisien » du 15 juin 1929 - lire de 1924 à 1927)

L’Ouest Eclair – 2 avril 1927 – Page 1

Cinq tentatives de traversée aérienne Paris-New-York en préparation

PARIS, 1er avril. — Le Comité de Paris-New-York s'est réuni hier à la Chambre, sous la présidence du général Girod, président du groupe parlementaire de l'aviation et président de la Commission de l'armée.
Il a pris note des tentatives actuellement en préparation.
1° Tarascon, sur avion Bernard, Marie Hubert, moteur Gnome Rhône Jupiter. ?
2° Drouhin, sur avion Farman, moteur Farman.
3° Costes, sur appareil Breguet 19, à 2 Spécial moteur Hispano-Suiza.
4° Nungesser-Coli, sur avion marin Levasseur, moteur Lorraine-Dietrich.
5° Paulhan, tentative de la marine sur hydravion bi-moteur.
Le Comité a été avisé que l'avion Bernard, à la suite de nouveaux records pourrait être terminé dans le courant de juin.
Pour ce qui est de l'avion marin de Nungesser, il commencera ses essais sous peu à Villacoublay, en vue d'une tentative dans le courant de mai.
L'intérêt particulier de la tentative Nungesser-Coli est qu'elle sera faite sur un avion marin régulièrement de série, d'un type agréé par les services techniques de l'Aéronautique et actuellement en service dans la marine.

L’Ouest Eclair – 5 avril 1927 – Dernière heure – Page 3

PARIS MAYENCE ET RETOUR EN HUIT HEURES

LE BOURGET, 4 avril. — Le lieutenant de Virolles, accompagné des huit pilotes de son unité, lieutenants Mion, du Jonchay, sergents Assollant, de Lagueri, Marec, Vincent, de Fontainieu, Lefèvre a couvert le trajet Paris-Mayence et retour en 8 heures.

L'Ouest Eclair – 25 mai 1927 – Page 2

LE TOUR DE FRANCE EN AVION

LE BOURGET, 24 mai - Le sergent Lefèvre et l'aviateur Assollant sont partis ce matin à 21 heures pour faire un tour de France sur un avion du 1er groupe du 34° régiment d'aviation. Après être passés sur Calais à 4 heures, ils sont passés à Strasbourg à 0h 30 et ont continué leur route pour Istres, Pau, etc...

L'Ouest Eclair – 15 juin 1927 – Page 1

L'AVION DE PELLETIER DOISY ET DE GONIN S'EST ÉCRASÉ SUR LE SOL À 4 KILOMÈTRES DU BOURGET

Les 5 000 litres d'essence ont pris feu et ce n'est que grâce à leur présence d'esprit que les deux aviateurs ont pu échapper aux flammes qui les environnaient

L'APPAREIL DE PIVOLO EST COMPLÈTEMENT DÉTRUIT

(Wide World Photo)

PELLETIER DOISY

LE BOURGET, 14 juin. — Les aviateurs Pelletier Doisy et Gonin étaient partis à 16h 10 à destination de Karachi. A peine arrivés à quatre kilomètres ayant pris très peu de hauteur, l'avion a piqué du nez à proximité de la route de la Patte d'Oie et s'est écrasé sur le sol. Du port aérien du Bourget, on vit distinctement une colonne de fumée s'élever du lieu où est tombé l'avion, puis des flammes s'élevèrent. On se précipita au secours des aviateurs, que l'on croyait morts.

Sains et saufs

LE BOURGET, 14 Juin. — Le capitaine Pelletier Doisy et le capitaine Gonin ont réussi à se dégager au sol alors que l'avion prenait feu. Leur appareil a été entièrement détruit dans l'immense brasier de 5 mille litres d'essence qui ont fait explosion au contact du sol.

COMMENT S'EST PRODUIT L'ACCIDENT

LE BOURGET, 14juin. — Les capitaines Pelletier d'Oisy et Gonin avaient effectué un décollage impeccable à 15h 10 après une course d'environ 1 000 mètres. Ils étaient suivis par un avion d'escorte piloté par le sergent Assollant, ayant à bord l'ingénieur Carol. Pelletier d'Oisy et Gonin avaient eu beaucoup de difficulté à prendre un peu de hauteur.
L'air, « peu porteur » en raison du temps orageux, ne facilitait guère la montée de l'appareil au-dessus de la petite rivière la Morée, bordant l'extrémité nord du terrain du Bourget. L'appareil, fortement cabré, donnait l'impression de s'enfoncer. Néanmoins, le terrain étant peu propice pour un atterrissage et le moteur donnant normalement, Pelletier d'Oisy préféra persévérer dans l'espoir de prendre enfin un peu d'altitude.

L'atterrissage

Pendant deux kilomètres encore l'appareil vola à une dizaine de mètres de hauteur. Cabrant un peu son avion, Pelletier d'Oisy réussit à franchir l'obstacle formé par les arbres bordant la route d'Ecouen à Gonesses. Mais aussitôt après, sentant son avion en perte de vitesse, il coupait les gaz pour se poser dans un immense champ de blé, à 200 mètres environ de la route des Flandres, à un kilomètre du village de Gonesses, à 500 mètres du hameau de Vaudherland.
L'atterrissage fut excellent, quoique l'équipage n'ait pas eu le temps de faire fonctionner les soupapes de vidange des réservoirs qui contenaient 3 500 kilos d'essence.

5 000 litres d'essence en feu

L'appareil roula sur vingt mètres environ dans les blés, mais freiné par son énorme poids, il ne put continuer sa course. Le train d'atterrissage s'effondra.
Pelletier d'Oisy cria à cet instant : « Attention ! » et sauta en même temps que Gonin du côté gauche de l'appareil, dans l'immense gerbe de feu que formaient les cinq mille litres d'essence contenus dans les réservoirs qui venaient d'exploser.
Se roulant à terre, les deux vaillants pilotes parvinrent à éteindre les flammes qui gagnaient déjà leurs vêtements et s'étreignirent longuement en se relevant.
Pelletier d'Oisy avait les cheveux roussis et une main légèrement brûlée ; Gonin, la moustache et les cils brûlés.

Les secours

Gonin fit alors de grands gestes à l'avion de l'ingénieur Carol, revenu à toute allure, survoler le lieu de la chute, et à une vingtaine d'autres avions accourus au-dessus d'eux.
Au Bourget, des ambulances et des voitures particulières s'élancèrent vers le lieu de l'accident, dès que furent aperçues les premières flammes. Ce fut le colonel de Goys, ancien chef de cabinet de M. Laurent-Eynac, qui arriva le premier, cinq minutes à peine après l'accident.
Apercevant Pelletier d'Oisy debout devant son avion en flammes il se précipita vers lui et l'embrassa avec émotion.

Avec le sourire quand même

Interrogés par les personnes accourues sur le lieu de l'accident, Pelletier d'Oisy et Gonin déclarèrent qu'ils considérèrent leur situation comme critique, seulement quand ils se virent entourés de flammes. Mais tout de suite Pelletier d'Oisy s'enquit des délais qui seraient nécessaires, pour avoir à sa disposition un nouvel appareil. Quant à Gonin, il souriait, s'efforçait de rassurer les nombreux amis, qui paraissaient beaucoup plus effrayés que lui.
Pendant ce temps, le sergent Assollant et son passager, l'ingénieur

Carol qui étaient revenus au Bourget s’empresser d’aller annoncer à Mmes Pelletier d’Oisy et Gonin que leurs maris, étaient sains et saufs.
A 16h 45 après avoir reçu quelques soins sur place. Pelletier d'Oisy et Gonin, délaissant l'amas de décombres fumants, seuls restes de leur magnifique appareil, regagnèrent l'aérodrome militaire du Bourget, où ils retrouvaient leurs femmes. A 17 heures, les deux aviateurs rentraient à Paris.
Un communiqué de l'Aéronautique confirme la version que nous donnons de l’accident.

Les caractéristiques de l'appareil (*)

PARIS, 14 juin. — Les capitaines Pelletier d'Oisy et Gonin, ce dernier beau-frère du premier, avaient pris le départ de l'aérodrome du Bourget pour tenter de battre le record du –monde de distance en ligne droite sans escale, record détenu actuellement par les aviateurs américains Chamberlain et Lévine. Les deux aviateurs avaient l'intention d'atteindre le golfe Persique et, si possible, Tokyo en une seconde étape.
Leur avion était du type de bombardement biplace moteur de 650 CV. démultiplié et d'un nouveau type de 18 cylindres en W. La puissance de ce moteur équivalait à 750 CV. Il avait subi avec succès trois essais de 50 heures chacun.
Les caractéristiques de l'avion étaient les suivantes : poids à vide, 2 8500 kilos ; surface portante, 90 mètres carrés : 3 700 kilos d'essence ; 180 kilos d'huile et 350 kilos d'équipements de bord. Au total, l'appareil au décollage accusait du poids de 7 330 Kilos.

(*) Amiot 120

L’Ouest Eclair – 15 juillet 1927 – Page 1

Deux équipages français sont prêts à tenter la traversée Paris-New-York avec des avions français

Le lieutenant de Vitrolles et le sergent Lefèvre, d’une part, et le pilote Givon sur l’« Oiseau Bleu », d'autre part, partiraient avant la fin du mois

PARIS, 14 juillet. — Costes ayant annoncé, dit-on, son intention de renoncer à la traversée de l'Atlantique sur l'appareil avec lequel il réalisa l'an dernier Paris-Djask, un autre équipage demande à utiliser le Breguet de Paris-New-York pour réaliser la traversée transatlantique de l'Est à l'Ouest.

Cet équipage comprendra le lieutenant de Vitrolles et le sergent Lefèvre.

Le colonel Poli Marchetti a quitté ce matin le Bourget vers 11 heures pour apporter au général Pajo, commandant l'aéronautique militaire, la demande officielle des aviateurs précités, lesquels déclarent être prêts à partir tout de suite, dans cinq jours à peine.

On connaît le lieutenant de Vitrolles qui réalisa un Paris-Rome et le circuit des capitales du Nord à une allure de record et qui fit équipage avec Costes sur Paris-Assouan (tentative de record de distance.)

C'est un officier pilote de grande valeur qui mérite toute notre confiance.

Le sergent René Lefèvre, navigateur, s'est révélé le 24 mai, avec le sergent Assollant, en compagnie duquel il réalisa le tour complet de la France, soit plus de 4 000 kilomètres en moins de 80 heures d'absence, au lendemain même des exercices de tir de guerre à Tahure.

En trois ans de service, ce sous-officier compte plus de 20 000 kilomètres de vol en France sur la campagne.

L'équipage appartient au 34° régiment d'aviation du Bourget qui, si souvent à la peine, mérite d'être enfin à l'honneur.

Le lieutenant de Vitrolles compte à peine 27 ans, alors que le sergent Lefèvre n'est âgé que de 21 ans.

Le Farman reste en ligne

Enfin, un autre appareil français reste en ligne. C'est le Farman, que devait piloter Drouhin et dont la mise au point se poursuit.
L'installation de navigation en est maintenant achevée et l'avion bi-moteur en tandem serait prêt à partir dans une dizaine de jours.
A la suite de la défection de Drouhin, la maison Farman a reçu pour le remplacer une cinquantaine de demandes.
Le choix s'est porté hier en définitive, on le sait, sur le pilote Givon qui, après avoir piloté longtemps sur la ligne Toulouse Casablanca, est depuis le début de l'année dernière au service des lignes Farman Paris Berlin et Paris Amsterdam.
Givon commencera dès demain, à Toussus-le-Noble, son entraînement à bord de l'Oiseau Bleu.

Le 20 Juillet ?

PARIS, 14 juillet. — L'agence Havas confirme qu'un équipage de deux pilotes réputés du groupe de grande reconnaissance du 34° régiment d'aviation vient ce matin de faire acte de candidature auprès, de la direction de l'Aéronautique militaire afin d'effectuer la traversée de l'Atlantique en avion. Il s'agit du lieutenant de Vitrolles et du sergent pilote-aviateur Lefèvre. L'équipage serait prêt à partir vers le 20 juillet.

Le commandant Dagnaux a repris son vol

TANANARIVE, 14 juillet. — Le commandant aviateur Dagnaux et le mécanicien Treille ont quitté le 9 juillet, à 7 heures, le terrain où ils avalent dû atterrir le 29 juin. Ils sont arrivés à Majunga à 9h 30, sans incident, après un voyage rendu assez pénible par le vent et les nuages. Partis de Majunga aujourd'hui à 6h 23, ils ont survolé Soalala à 7h 10 et atterri à Mozambique à 10h 50.

L’Ouest Eclair – 16 juillet 1927 – En région - Page 4

POUR LA TRAVERSÉE DE L'ATLANTIQUE

L' « Ouest Eclair » annonçait hier que dans sa tentative de traversée de l'Atlantique, le lieutenant de Vitrolles serait accompagné du sergent Lefèvre, du 34° d'aviation.
Le sergent Lefèvre, qui a déjà, malgré son jeune âge, les plus beaux états de service, n'est un inconnu ni à Lessay ni à Cherbourg. Il y sera certainement heureux de suivre jusqu'aux Etats-Unis les traces glorieuses de Lindbergh lui-même. Le sergent Lefèvre en effet accompagnait Charles Lindbergh avec le commandant Weiss et son camarade le sergent Bruyant, lorsque le héros de l'Atlantique vola de Paris à Lessay pour gagner Cherbourg et triomphalement rentrer en Amérique.
Une bonne raison pour nous, n'est-il pas vrai, de croire au succès du lieutenant de Vitrolles et du sergent Lefèvre, et de souhaiter bonne chance aux représentants des ailes françaises.

L'Ouest Eclair – 21 juillet 1927 – Dernière heure - Page 3

LES PRÉPARATIFS DU RAID PARIS-NEW-YORK

Drouhin essaie son moteur

LE BOURGET, 20 juillet. — L'aviateur Drouhin a procédé cet après-midi, au Bourget, à 15h 15, en présence de M. Lévine et des ingénieurs américains, aux essais du moteur et de la nouvelle hélice métallique de son appareil. Les essais ont été des plus que satisfaisants.
Le commandant Weiss, du 34° régiment d'aviation, accompagné du sergent Assollant, est venu remettre aux aviateurs Lévine et Drouhin deux fanions brodés aux couleurs américaines et françaises, don de deux jeunes filles françaises. M. Lévine a remercié en quelques mots, exprimant son grand espoir d'accomplir victorieusement avec un semblable emblème le voyage Paris-New-York.

Les essais de l'avion de Tarascon

LE BOURGET, 20 juillet. — On a procédé à des essais de résistance du train d'atterrissage de l'avion de Tarascon qui a supporté victorieusement 5 000 kilos de charge. La charge transatlantique prévue est seulement de 4 000 kilos.

Les Allemands tenteront-ils leur raid avant Drouhin ?

BERLIN, 20 Juillet. — Il se confirme aujourd'hui que des établissements d'aviation allemands préparent fébrilement un raid transatlantique. Certains journaux annoncent même que le départ ne dépend plus que des conditions atmosphériques.
L'appareil construit est mû par un moteur de 310 HP. Il sera piloté par l'ex aviateur de la Marine Loose. Les essais auraient été satisfaisants.
On mande, d'autre part, de Munich, que l'aviateur Udet entreprendra un raid Hambourg-New-York au début de septembre

sur un hydravion. Des escales sont prévues aux Açores et éventuellement aux Bermudes. On dit également que le départ de l'aviateur Koennecke est imminent.

L'Ouest Eclair – 03 août 1927 – Dernière heure - Page 3

UNE VISITE AU SERVICE TECHNIQUE DE L'AÉRONAUTIQUE

PARIS, 2 août. — Les membres de la presse avaient été invités cet après-midi à visiter l'annexe du service technique et industriel de l'aéronautique de Vélizy-Villacoublay où ont lieu les essais d'envol des avions. M. Bokanowski était présent.

L'ingénieur Grard fournit les explications concernant les stades successifs relatifs à la fabrication des avions commerciaux, militaires et marins et présenta les différents prototypes actuellement aux essais. Ceux-ci pilotés par Sadi-Lecointe, Coupet, Bossoutrot, Douchy et quelques aviateurs militaires, évoluèrent ensuite, se livrant à une magnifique fantasia aérienne qui enthousiasma les visiteurs.

Puis ce fut la visite des avions admis et fabriqués en série. Là se trouvaient notamment l'appareil avec lequel de Marmier doit prochainement tenter de battre le record du monde de distance en ligne droite et aussi l'avion que le commandant Weiss, accompagné du sergent Assollant, doit utiliser pour un voyage de propagande dont l'itinéraire passera par Odessa, Rostov sur le Don, la mer Caspienne, Kazan, Moscou, Varsovie, Prague et Paris.

Des démonstrations fort intéressantes de réservoirs largables en plein vol sur un petit biplan de chasse eurent lieu, après quoi l'ingénieur Ceccaldi expliqua les travaux du laboratoire pour la vérification des barographes, le pliage des parachutes obligatoires depuis trois ans au service technique et l'enregistrement de la vitesse d'un avion de base.

L'Ouest Eclair – 07 août 1927 – Dernière heure - Page 3

UN RAID PARIS-MER CASPIENNE

LE BOURGET, 6 août - Le commandant Weiss et le sergent Assollant quitteront l'aérodrome du Bourget lundi matin vers 4 heures pour tenter le raid Paris-Mer Caspienne et retour, soit 7 000 km en sept étapes et en sept jours.

L'Ouest Eclair – 12 août 1927 – Page 2

POUR S'ASSURER LA SUPRÉMATIE DE L'AIR

NOUS AVONS DES AVIATEURS, AYONS UN PROGRAMME TECHNIQUE D'AVIATION

Les récents événements aéronautiques qui viennent de passionner le monde ont eu comme premier résultat, de pouvoir d'attirer l'attention des dirigeants de tous les pays sur l'importance du problème aérien tel qu'il se pose actuellement.

Il devient de plus en plus évident qu'un grand pays ne peut plus se passer d'une forte aviation et surtout d'une puissante organisation aéronautique commerciale. Pas plus qu'à l'avènement des premiers paquebots à vapeur ou des chemins de fer, une nation ne doit oublier qu'elle a un besoin absolu de lignes aériennes régulières qui permettront à ses industriels et à ses commerçants de bénéficier des avantages de la vitesse pour l'envol de leur courrier ou pour leur propre transport.

Toutefois, il apparaît que l'avenir de l'aviation commerciale est intimement lié aux progrès que réaliseront les bureaux d'études. Le problème aéronautique actuel est presque uniquement un problème constructif et il s'en complique d'autant.

Il ne suffit pas, en effet, de disposer de sommes considérables pour posséder à coup sûr les meilleurs appareils.

Il faut, bien plus, orienter l'activité des ingénieurs, sur la résolution des difficultés que l'usage quotidien du « plus lourd que l'air » soulève chaque jour.

Il ne suffit pas, en outre, de construire en série quelques types d'appareils et de stocker cette production pour être assuré de posséder un sérieux outil de Défense Nationale.

Ce qu'il importe, c'est de reconnaître l'extrême urgence d'adapter une politique d'études et de recherches. Le bureau d'études doit avoir le pas sur la construction en série et il est absolument nécessaire de constituer de solides noyaux d'ingénieurs éprouvés qui se voueront à la recherche du meilleur matériel sans avoir à lutter avec l'obsédant souci de la course à la commande.

En l'état actuel de l'aviation, un appareil est vite démodé et remplacé par un autre qui présente de plus hautes qualités aérodynamiques, un meilleur confort, une plus grande sécurité.
C'est ce qu'ont parfaitement compris les Allemands qui, en 1927, consacrèrent plus de 420 millions de francs à la mise en valeur de leur aviation.
Si l'on se souvient que l'Allemagne n'a pas le droit de construire du matériel de guerre, on doit, constater que tout son effort s'est porté sur la recherche, l'amélioration et la mise au point de son aviation commerciale.
Cette tendance vers la réalisation d'avions sans cesse plus perfectionnés, est rendue encore plus frappante lorsqu'on sait que dans les seuls ateliers Rohrbach on compte 170 ingénieurs et dessinateurs pour seulement 320 ouvriers.
Il est urgent de suivre une politique analogue et de mettre en tête de nos préoccupations l'étude d'un nouveau matériel. Les crédits existent, il suffit de les utiliser en vue de ce but .bien déterminé.
C'est du reste l'opinion du gouvernement français qui va centraliser les services aéronautiques jusqu'alors épars entre les Ministères du Commerce, de la Guerre, de la Marine et des Colonies, afin de pouvoir travailler sous une direction unique.
Une direction unique, un pouvoir étendu, un programme bien déterminé et la ferme volonté de le réaliser suffiront pour redonner à notre Aéronautique la place à laquelle elle a droit.

LE COMMANDANT WEISS ET LE SERGENT ASSOLLANT FONT LE TOUR DE L'EUROPE

LE BOURGET, 11 août. — La commandant Weiss a pris son départ du Bourget ce matin à 5h 20 pour effectuer le tour de l'Europe orientale. Le sergent Assollant l'accompagne dans son raid. Leur itinéraire passe par la Tchéco-Slovaquie et la Pologne, la mer Noire, la mer d'Azov, la vallée de la Volga, Kazan et Moscou avec les détours imposés par les interdictions de survol.
Le circuit comprend 8 000 kilomètres. Comme chaque année, le commandant Weiss s'est associé à un aviateur de son groupe pour effectuer ce grand voyage de liaison et de propagande. Selon la formule en honneur au 34° d'aviation, les deux aviateurs pilotent

et naviguent alternativement.
L'absence de l'équipage doit durer, s'il n'est pas arrêté par le mauvais temps, une huitaine de jours. L'avion a été baptisé le « Roger Latapie », du nom du jeune héros tombé il y a un an environ dans un accident d'aviation et qui fut le compagnon de bord du commandant Weiss l'an dernier pour le circuit des capitales du Nord.

Les essais de « L'oiseau Bleu »

LE BOURGET, 11 août. — Givon et Corbu qui effectuent un essai à bord de l'Oiseau Bleu sur l'itinéraire Paris-Cherbourg-Boulogne-Paris, ont quitté Le Bourget ce matin à 9h 12. Ils emportent 2 000 litres d'essence. Le but de ce voyage est de s'assurer du bon fonctionnement des appareils de navigation.
LE BOURGET, 11 août. — Les aviateurs Givon et Corbu de retour de leur voyage d'essai ont atterri au Bourget à 14h 20, après avoir tenu l'air pendant 5 heures 12 minutes.

Le vol d'essai de Tarascon

LE BOURGET, 11 août. — L'avion de Tarascon ayant subi certaines modifications, Paillard a effectué un vol d'essai de 11h 50 à midi. Le résultat a été très satisfaisant ; la vitesse obtenue a été de 200 km à l'heure.

Le record de durée en ligne droite

PARIS, 11 août. — Plusieurs journaux ont annoncé ce matin que le Pilote de Marmier devait tenter la traversée de l'Atlantique. Cette nouvelle est inexacte ; on nous a déclaré à la maison Potez que l'avion préparé pour de Marmier et Favreau ne tenterait pas la traversée de l'Atlantique, mais essayerait de battre le record du monde de vol en ligne droite sans escale.
Les derniers essais de l'appareil auront lieu prochainement à l’aérodrome .militaire de Mondésir près d'Etampes. L'équipage de Marmier-Favreau doit partir en direction de la Sibérie pour s'attaquer au record visé.

Le maire de New-York apporte 1 000 dollars aux familles de Nungesser et Coli

NEW-YORK. 11 août. — Le maire de New-York, M. Walker, s'est embarqué à destination de la France via l'Angleterre ; il emporte un chèque de 1 000 dollars constituant le solde du fonds recueilli au bénéfice des familles de Nungesser et Coli et qu'il remettra à ces dernières.

L'Ouest Eclair – 13 août 1927 – Dernière heure - Page 3

LES RAIDS AÉRIENS

Un vol d'essai de Paillard

LE BOURGET, 12 août. — Paillard a effectué un vol d'essai avec l'avion de Tarascon, Le Bourget-Villacoublay et retour. Il fera ensuite un vol d'essai avec 1 200 kilos de charge.

Lindbergh « enlève » un passager

DÉTROIT, 12 août. — M. Henry Ford, a reçu hier le baptême de l'Air à bord du Spirit of Saint-Louis. C'était la première fois que l'aviateur Lindbergh emmenait un passager dans la petite « cage » de son appareil. Pendant près d'un quart d'heure qu'il demeura en l'air M. Ford put admirer ses Etats de Derborn et ses usines. Après l'atterrissage, il se déclara enchanté de sa promenade.

Le tour de l'Europe

CRACOVIE, 12 août. — Le commandant Weiss et le sergent Assollant sont arrivés à Cracovie à midi 30. Ils ont été reçus par le 2° régiment d'aviation polonaise et les autorités civiles et militaires. Ils ont eu une navigation difficile au-dessus des nuages jusqu'à Prague.

Une escadrille aérienne de la marine va faire une randonnée

CHERBOURG, 11 août. — Une randonnée de cinq hydravions de la marine aura lieu du 20 août au 2 septembre, entre Cherbourg, Amsterdam, Oslo, Stockholm et Malmö. L'aviateur Bernard y participera, ainsi que le lieutenant de vaisseau Aubert, chef de l'escadrille.

UN VOYAGE D'ÉTUDES DE 25 000 KILOMÈTRES

BRUXELLES, 12 août. — Hier matin à 9h 30, par l'avion commercial du service régulier Amsterdam-Bruxelles-Paris est parti l'ingénieur Emile Allard directeur du service technique de l'administration de l'aéronautique civile, qui entreprend un voyage d'études de 25 000 kilomètres pour lequel il utilisera principalement l'avion.
Les principales étapes seront : Paris, Vienne, Venise. Rome, Naples, Brindisi, Athènes, Tobruck (Cyrénaïque), Alexandrie, Kisumu (Lac Victoria) et Redjaf. Son voyage se poursuivra alors en automobile de Redjaf à Gao, via Bangui.
A Gao, M Allard prendra le chemin du retour. Il reviendra en Belgique par la voie des airs, soit en survolant le Sahara jusqu'à Oran, via Adrar, soit par la ligne aérienne de l'Afrique Occidentale Française.
Ce voyage a pour but l'étude de la liaison aérienne commerciale entre la Belgique et le Congo belge.

LE LIEUTENANT AVIATEUR GUILLAUMOT SE TUE

VERSAILLES. 12 août. — Le lieutenant aviateur Roger Guillaumot, pilote de la section technique de l'aéronautique à Villacoublay et qui devait tenter d'effectuer le raid Paris-Pékin-Moscou-Paris s'est tué hier soir vers 17h 30 à la sortie de Trianon entre Le Chesnay et Versailles.
Le lieutenant aviateur Guillaumot pilotait un avion de chasse et se trouvait à environ 1 000 mètres d'altitude lorsqu'on a entendu un bruit ressemblant à une explosion. Des témoins ont vu l'appareil tourner en vrille comme si l'aviateur voulait faire un looping et presque aussitôt, tomber vertigineusement.
De nombreuses personnes se sont portées sur les lieux de l'accident, mais l'officier avait cessé de vivre et son corps gisait au milieu des débris de son appareil.
Les restes de l'aviateur ont été transportés en ambulance à l'amphithéâtre de l'hôpital militaire de Versailles.
M. Poulain, commissaire de police à Versailles et le service technique de l'aéronautique ont ouvert une enquête pour établir les causes de l'accident.

POUR LA COUPE BREGUET

LE BOURGET, 12 août. — L'adjudant Durayon, qui fait le premier circuit de la coupe Breguet sur l'itinéraire Le Bourget-Metz-Dijon-Metz-Le Bourget a quitté le Bourget à 15h 13' 10" à bord d'un avion muni d'un moteur de 450 chevaux. Il est passé à Metz à 16h 22, il en est reparti à 16h 24.

L'Ouest Eclair – 14 août 1927 – Page 1

A QUAND LE DÉPART POUR L'AMÉRIQUE ?

LES AVIATEURS FRANÇAIS ET ALLEMANDS ATTENDENT UN TEMPS FAVORABLE

PARIS, 13 août, — Quand la station météorologique d'Hambourg donnera son avis favorable, les trois avions allemands préparés pour la traversée de l'Atlantique, prendront leur essor
Les avions partiront sans doute de nuit, ayant calculé leur horaire pour survoler Terre-Neuve et ses dangereux passages pendant le jour. Au Bourget, on est décidé à rester en position d'alerte.
L'Oiseau Bleu, remis en état, peut prendre son vol demain au petit Jour.
Le Miss-Columbia n'a plus qu'à achever son plein d'essence, opération qui demandera une heure tout au plus. On pense que d'ici là et sans qu'on le lui demande. M. Lévine aura fait remettre les pièces manquantes des deux magnétos.
Il est de toute évidence que Lévine a encore quelque idée derrière la tête et son entrevue hier soir avec une américaine richissime et avide de sensations fortes pourrait bien amener un nouvel épisode au ciné-roman du *Miss Columbia*.
Toujours est-il que Drouhin partira dans des conditions de préparation bien inférieures à celles des autres équipages.

Sera-ce pour aujourd'hui ?

DESSAU, 13 août. — Par suite de la tempête et des brouillards qui règnent sur l'Atlantique, le départ des aviateurs Edzard et Ristiez projeté pour ce soir pour tenter la traversée de l'Atlantique a été ajourné.
Dans le cas où un changement des conditions météorologiques surviendrait, les aviateurs partiront au plus tôt dimanche matin.

« L'Oiseau Bleu » fait 185 kilomètres à l'heure

LE BOURGET, 13 août. — Givon et Corbu à bord de l'Oiseau Bleu, ont Dieu, ont fait un essai de vitesse à faible altitude, au-dessus de l'aérodrome du Bourget, de 16h 35 à 16h 45. La vitesse atteinte a été de 185 kilomètres à l'heure.

L'Oiseau Tango de Tarascon
« dans les nuages » au cours d'un vol d'essai.

Un essai de Paillard ne donne pas satisfaction

LE BOURGET, 13 août. — Paillard, à bord de l'avion de Tarascon, parti du Bourget dans l'intention de faire une montée à 3 000 mètres avec 1 200 kilos de charge, décolla très facilement à 16h 18, mais n'ayant pas eu toute satisfaction, il atterrit à 16h 30 et l'essai d'altitude en charge a été remis à demain.

Tarascon tentera-t-il le raid Paris-Philadelphie ?

PARIS, 13 août — L'aviateur Tarascon a accepté l'offre de la Chambre de Commerce de Philadelphie, et il tentera prochainement le vol transatlantique Paris-Philadelphie.

Le tour de l'Europe

ROSTOV-SUR-LE-DON, 13 août. — Le commandant aviateur Weiss et le sergent Assollant poursuivant leur randonnée sont arrivés à Rostov-sur-le-Don dans d'excellentes conditions. Ils ont reçu un accueil très cordial de la part de l'aviation russe du Caucase.

Les aviateurs qui se proposent de traverser l'Atlantique prochainement

Costes et le lieutenant de vaisseau Le Brix sur le « Nungesser et Coli »

Lévine et Drouhin sur le « Miss Columbia »

Favreau et de Marnier sur Potez

L'Ouest Eclair – 18 août 1927 – Page 2

LA TRAVERSÉE AÉRIENNE DE L'ATLANTIQUE

Le départ de Costes et Le Brix est imminent

LORIENT, 17 août. — Le ministère de la Marine a donné l'instruction à la marine de Lorient de surveiller le littoral à partir de demain 18 août en vue d'un départ possible de l'aviateur Costes pour tenter la traversée de l'Atlantique.
Ce matin la mer est belle et le vent souffle du sud-est, le ciel est nuageux, le baromètre indique 760 sur le continent et 757 à Taillefer et Belle-Isle-en-Mer.

Costes vole vers Cherbourg

L'aviateur Costes et le navigateur Le Brix ont pris leur vol de l'aérodrome de Villacoublay à 16 heures, à bord de leur appareil transatlantique. Les deux aviateurs rentreront à Paris après avoir effectué un vol Jusqu'à Cherbourg, dans le but d'essayer leurs appareils de navigation et de T. S. F.
Interrogé cet après-midi, Costes a déclaré qu'il pensait partir demain matin.

Avant le départ du « Nungesser-et-Coli »

LE BOURGET, 17 août. — Les aviateurs Costes et Le Brix font actuellement des essais de T.S.F. avec le *Nungesser-et-Coli*. L'indicatif de leur avion est F.R.A.M. Ils travaillent sur 600 mètres de longueur d'onde.
A 18 heures 50 ils signalaient qu'ils rentraient à Villacoublay en passant par Le Bourget et que leur dérivomètre fonctionnait très bien.
La vitesse atteinte devait être de 260 à 280 kilomètres à l'heure.
L'*Oiseau Bleu*, avec Givon et Corbu, va faire également un essai.

LE BOURGET, 17 août. — Les aviateurs Givon et Corbu, à bord de l'*Oiseau Bleu*, ont fait ce soir un essai en vol au Bourget de 19h 20 à 19h 35, en vue d'essayer les moteurs.

Drouhin ne peut voler

LE BOURGET, 17 août, — L'aviateur Drouhin est monté cet après-midi à l'aérodrome, en vue de faire un essai en vol avec l'hélice qui a été essayée hier après avoir été réparée. Le pilote du *Mlss-Columbia* n'a trouvé personne au garage et n'a par conséquent pu prendre l'air.

LE BOURGET, 17 août. — L'*Oiseau Bleu* n'est pas sorti du hangar. Le navigateur pilote Corbu, second de Givon, a fait renouveler sa licence cet après-midi, licence périodique qui lui reconnaît l'aptitude pour piloter jusqu'au 13 janvier 1928. Cette licence lui a été décernée après visite du docteur, par M. Clément, contrôleur à la Direction de l'aéroport du Bourget.

L'*Oiseau Tango* a repris ses essais de montée à 3 000 mètres avec une charge de 1 200 kilos à demain matin.

Le tour de l'Europe interrompu par le brouillard

POZNAN, 17 août. — Le commandant aviateur Weiss et le sergent Assollant qui avaient quitté Varsovie ce matin pour Prague et Paris ont été obligés de faire demi-tour au-dessus de Breslau, en raison de l'impossibilité de franchir la région des monts Géants où règne un épais brouillard. Ils sont revenus atterrir à Poznan.

L'Ouest Eclair – 19 août 1927 – Page 2 et 3

BERTAUD VA TENTER PROCHAINEMENT NEW-YORK-ROME

PARIS, 18 août. — Pendant que sur l'Océan la tempête continue et que nos pilotes s'abstiennent prudemment de s'envoler, un américain Lloyd Bertaud — qui eut, lui aussi, maille à partir avec Lévine — va profiter des vents qui gênent les nôtres pour tenter le raid New-York-Rome sans escale.
Son avion est un monoplan à ailes épaisses monomoteur de 550 CV. à refroidissement par air. Il pèse en ordre de vol 5 590 kg. Bertaud a baptisé son appareil *Old Glory*, c'est à dire *« Vieille Gloire »*.
Son compagnon de route sera le second pilote navigateur Chiester Hill. Tous deux sont prêts à s'envoler de Roosevelt-Field au signal de la météo. On dit même que leur départ est imminent.
Sur l'Océan, de nombreuses dépressions sont signalées ce matin et la route des Açores, franchissable hier, est barrée aujourd'hui par le très mauvais temps Quant au parcours Irlande-Terre-Neuve, il est battu sans répit par la tempêta qui fait rage, et dont l'on ne prévoit pas encore l'apaisement.

Les préparatifs du raid Londres-New-York

AMSTERDAM, 18 août. — Le colonel anglais navigateur Minchin, a fait hier soir, à Amsterdam, un essai en vol a avec l'appareil qu'il se propose de piloter pour effectuer le raid Londres- New-York.
Minchin fera ce soir des essais à pleine charge, c'est-à-dire avec un poids correspondant à 3 000 litres d'essence. Si cet essai est satisfaisant il emmènera son avion à Londres ce soir pour y faire monter un appareil de T. S F. Le second pilote de ce raid transatlantique serait le capitaine Hamilton.

Les essais de « l'Oiseau Tango »

LE BOURGET, 18 août. — Tarascon et Launay ont piloté l'avion *Tango* pour la première fois ce matin. Un nouveau moteur de 450

CV. ayant été monté sur l'avion, des essais ont été faits de 11h à 11h 15. Le résultat fut très satisfaisant. D'autres essais auront, lieu cet après-midi avec une charge de 1 200 kilos.
LE BOURGET, 18 août — Les aviateurs Laulhé et Tarascon ont fait un essai en vol à bord de l'*Oiseau Tango*, de 14h 35 à 15h.
LE BOURGET, 18 août. — En vue d'expérimenter l'*Oiseau Tango* sur un assez long parcours Laulhé a quitté Le Bourget à 16h 20. Après avoir survolé Abbeville à 17h 10, il était de retour à 18 heures, ayant couvert les 280 kilomètres du parcours a une vitesse moyenne horaire de 186 kilomètres.

Weiss et Assollant sont rentrés au Bourget

LE BOURGET, 18 août. — Le commandant aviateur Weiss et le sergent Assollant rentrant de leur raid en Europe Centrale, sont arrivés cet après-midi au Bourget où ils ont atterri à 1h 30.

Lévine s'exécutera-t-il ?

LE BOURGET, 18 août — Drouhin est allé ce matin chez son avocat Me Barrault pour exiger de Lewin le dépôt en banque, la veille de son départ, selon les termes de son contrat, des 300 000 francs qui doivent être mis à la disposition de sa femme en cas d'accident.
En attendant, l'aviateur Drouhin a fait deux essais à bord du *Miss-Columbia*, le premier de 14h 40 à 14h 47, le second de 18h 15 à 18h 10. Il était accompagné de l'ingénieur Carris.

L’Ouest Eclair – 16 septembre 1927 – Page 1

LE « PRIDE OF DETROIT » NE TENTERA PAS LE RAID TRANSPACIFIQUE

TOKIO, 15 septembre. — Les aviateurs du *Pride of Détroit* ont renoncé à tenter le vol transpacifique à la suite des instances de leurs amis et parents et notamment des enfants de Schlee.
Les deux aviateurs prendront le premier bateau à destination de l'Amérique.

Vitrolles et Lefèvre ont quitté Oran pour Paris

ORAN, 15 septembre. - Le lieutenant de Vitrolles et le sergent Lefèvre ont quitté Oran ce matin, à 6 heures, par la voie des airs. Ils comptent atteindre Paris sans escale. Ils étaient arrivés hier à 17h 30 à Oran.

Lévine est resté à Londres

LONDRES, 15 septembre. — En raison du mauvais temps, Lévine et Hinschliffe ne sont pas partis à destination de l'Inde comme ils en avaient l'intention.

L'Ouest Eclair – 17 septembre 1927 – Page 1

LES GRANDS RAIDS

L'AVIATEUR ANGLAIS MAC INTOSH EST PARTI POUR NEW-YORK

DUBLIN 16, septembre. — Le monoplan *Princess Xenia* à bord duquel se trouvent l'aviateur anglais Mac Intosh et le commandant Fitz Maurice, de l'aviation militaire Sud Irlandaise, a quitté l'aérodrome de Baldonnel à 13h 36 (heure d'été) à destination de New-York. L'avion a été aperçu au-dessus de la baie de Galway vers 15h 30. Il emporte 720 gallons d'essence, et marche à la vitesse de 200 kilomètres à l'heure. Les aviateurs espèrent atteindre New-York en 26 heures.
Il pleuvait à leur départ, mais les conditions météorologiques sont signalées assez favorables sur l'Atlantique.

PARIS, 16 septembre. — Mac Intosh avait été l'un des premiers concurrents anglais pour la traversée de l'Atlantique. Dès le début de l'été, on savait qu'il préparait une expédition dont le but était un raid Londres-New-York et retour à Londres après un arrêt de huit heures en Amérique. En 80 heures l'aviateur, dont le compagnon de route devait être le colonel Minchin, espérait regagner Londres après avoir survolé les gratte-ciels. Mais, pour une raison qui n'est pas encore mise à jour, le colonel Minchin quittait soudain Mac Intosh pour faire équipage avec Hamilton et la princesse Lowenstein Wertheim à bord de l'avion *« Saint-Raphaël »*.
Mac Intosh restant seul conservait cependant son appareil, la *Princesse-Xenia*, un monoplan Fokker du même type que le Saint-Raphaël, équipé d'un moteur de 510 CV et auquel la contenance de ses réservoirs accordait un rayon d'action de 7 000 kilomètres.
Mac Intosh auquel les fonds manquaient le plus, fit, durant quelque temps, paraître des annonces demandant un passager payant pour l'accompagner. On dit même qu'il on trouva un en la personne de miss Boll, la millionnaire américaine, dont il fut souvent question

au moment de l'affaire Drouhin-Lévine. Il y a quelques jours, enfin, l'affaire prit une tournure plus, sérieuse. Mac Intosh renonçant à s'envoler de Londres, conduisait son avion à Baldonnel, près de Dublin, et annonçait qu'il s'envolerait incessamment pour l'Amérique en compagnie de deux passagers : le capitaine Antony Joynson cousin du ministre de l'Intérieur anglais, qui ferait office de navigateur, et le commandant Fitz Maurice chef de l'aviation de l'Etat libre d'Irlande.

VITROLLES ET LEFÈVRE SONT RESTÉS EN PANNE

MADRID, 16 septembre. — Les aviateurs français, lieutenant de Vitrolles et sergent Lefèvre, qui étaient partis d'Oran hier à 6h pour Paris ont été contraints d'atterrir par suite d'une panne de moteur, hier, à Castellon della Plana, près de Valence. L'appareil est détruit, mais les aviateurs sont indemnes.

Wide World Photo

LA TRAVERSÉE DE L'ATLANTIQUE NORD EN 1927

Ceux qui sont partis, mais qui sont revenus ou ont été obligés d'amerrir par suite des conditions météorologiques défavorables : à gauche, de haut en bas : Risticz, Edgard, Kohl ; à droite : Givon, Kincherbecker et Loose

Wide World Photo

LA TRAVERSÉE DE L'ATLANTIQUE NORD EN 1927

Ceux qui sont partis, mais qui sont revenus ou ont été obligés d'amerrir par suite des conditions météorologiques défavorables : à gauche, de haut en bas : Corbu, Dornier, von Huhnef ; à droite : Courtney, Little et de Pinedo

L'Ouest Eclair – 11 novembre 1927 – Page 1

Le lieutenant Mion, un breton pilote le« Gorges-Guynemer »

PARIS, 10 décembre. - Le *Georges-Guynemer*, l'appareil bimoteur qui doit tenter incessamment le raid Paris-Saigon, emportant cinq passagers et une charge énorme de matériel, est arrivé, nous l'avons signalé, au Bourget. Son départ ne serait donc plus qu'une question de jours, voire d'heures.

Si deux de ses pilotes, le colonel Antoine et le sergent Assollant, sont déjà bien connus du public, il n'en est pas de même du troisième, le lieutenant Mion. C'est là une injustice que l'*Ouest-Eclair* tient avoir l'honneur de réparer.

Le lieutenant Mion, virtuose de la reconnaissance aérienne des « Cigognes » pendant la guerre est en effet un des pilotes les plus sûrs et les plus adroits de notre aéronautique militaire. Titulaire de huit citations, dont cinq à l'ordre de l'armée, médaillé militaire, chevalier de la Légion d'Honneur, il s'engagea volontairement au début de la guerre, à 18 ans. Breveté en 1914, il fait partie de l'association bien connue des pilotes d'avant-guerre, les « Vieilles Tiges » Ajoutons - et ceci intéressera tous nos compatriotes bretons - que, né à Saint-Brieuc, il est l'époux d'une charmante habitante de Plouagat, .près Châtelaudren, et qu'il ne manque jamais une occasion de revenir « au pays », fût-ce en avion.

J-L

L’Ouest Eclair – 26 novembre 1927 - Page 1

LA BELLE RANDONNÉE DE COSTES ET LE BRIX

BUENOS-AIRES, 25 novembre. — Les aviateurs français Costes et Le Brix sont partis en avion pour Asunción où ils assisteront à des fêtes organisées en leur honneur. Ils rentreront aujourd'hui même à Buenos-Aires par la voie des airs.

Un raid important de l'aviation militaire

PARIS, 25 novembre. — *Paris-Soir* annonce qu'à bord d'un gros avion bimoteur conçu et construit par les établissements Lioré et Olivier, cinq aviateurs militaires se disposent à tenter un raid d'environ 40 000 kilomètres en direction de l'Orient.
L'appareil est prêt. Il a reçu les aménagements nécessaires. L'équipage a été composé de la façon suivante : colonel Antoinat, lieutenant Mion, sergents Bernache-Assollant et Lefèvre, tous du 34° régiment d'aviation du Bourget. Leurs fonctions dans la carlingue seront les suivantes : colonel Antoinat, chef de bord et de mission ; lieutenant Mion et sergent Bernache-Assollant pilotes, sergent Lefèvre, navigateur. Reste à désigner un mécanicien. L'avion veut tout d'abord relier dans un temps record Le Bourget à Hanoï. Les deux pilotes se relaieront aux commandes et le gros appareil volera le plus longtemps possible sans escale. Le départ est imminent. Il se fera de l'aérodrome du Bourget dès que l'atmosphère se montrera plus propice aux longues randonnées aériennes.

L'Ouest Eclair – 29 novembre 1927 – Dernière heure - Page 3

L'avion allemand « D-1230 » abandonne le raid transatlantique

HORTA (Iles Açores), 28 novembre. — L'hydravion allemand D 1230, n'ayant pas pu prendre son vol pour Terre-Neuve, est revenu au port.
Horta, 23 novembre, — Au cours de la tentative de départ effectuée ce matin par l'hydravion allemand « -D-1230 », l'appareil a été endommagé. A la suite de cette nouvelle tentative infructueuse, le raid transatlantique a été abandonné L'hydravion sera démonté et renvoyé en Allemagne.

Le voyage de l'avion géant anglais

LONDRES, 28 novembre. — On annonce qu'un avion géant quittera Croydon, le 31 Janvier, avec 12 passagers, en vue d'effectuer un voyage de 35 jours.
Les voyageurs visiteront notamment Paris, Bordeaux, Biarritz, plusieurs villes d'Espagne, du Maroc, d'Algérie, de Tunisie et d'Italie. Le retour à Croydon s'effectuera par Marseille, Lyon et Paris.

Les préparatifs du raid Paris-Indo-Chine

LE BOURGET, 28 novembre. — L'avion gros porteur du lieutenant-colonel Antoinat, qui est en instance de départ pour l'Indo-Chine, a survolé à 11 heures, ce matin. Le Bourget, piloté par le lieutenant Mion et le sergent Bernache-Assollant.
Après avoir évolué pendant une dizaine de minutes au-dessus de l'aéroport, l'appareil est parti à Villacoublay d'où il prendra vraisemblablement le départ mercredi.

Nota : deux coquilles typographiques dans cet article

1) L'avion « *Gros* », porteur du lieutenant colonel Anthoinat, qui....
2) Piloté par le lieutenant Mion et les sergents Bernache et Assollant....

L’Ouest Eclair – 03 décembre 1927 - Page 2

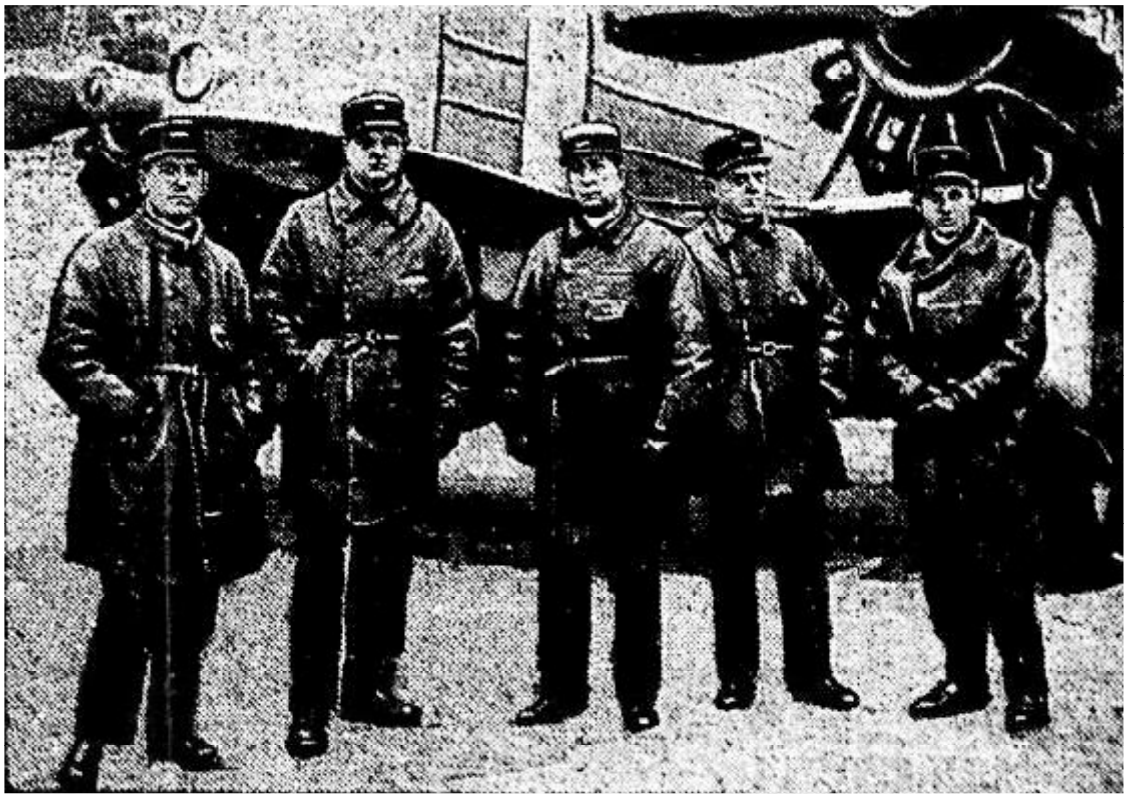
PARIS – HANOÏ
Un beau raid de 40 000 km.

PARIS, 2 décembre. — C'est dans un délai de cinq jours, assure-t-on que les cinq aviateurs constituant l'équipage du bimoteur militaire baptisé « *Georges Guynemer* », veulent couvrir la distance Paris-Hanoï. Le séjour des aviateurs aux étapes prévues sera très court, juste le temps de refaire les pleins d'essence et d'huile.
L'itinéraire projeté pour l'aller est le suivant : Rome, Athènes, Bagdad, Bassorah, Karachi, Calcutta, Rangoon et Hanoï.
Au retour, le *Georges Guynemer* doit survoler Saigon. Bangkok, Rangoon, Calcutta, Allahabad, Yanaon, Pondichéry, Colombo, Mahé. Bombay. Karachi, Djask, Bassorah, Téhéran, Bagdad, Jérusalem, Le Caire, Benghasi, Tunis, Alger, Casablanca, Madrid et Paris. Au total 40 00 kilomètres.
Partout des ravitaillements d'essence et d'huile ont été prévus. Des pièces de rechange ont même été expédiées à Hanoï. L'appareil a été aménagé pour le raid. Au poste de pilotage le lieutenant Mion et le sergent Assollant se relaieront. Au poste de navigation le lieutenant-colonel Antoinat et le sergent Lefèvre prendront place à tour de rôle. Le sergent-major mécanicien Bosson aura la charge de veiller au bon fonctionnement des deux moteurs de 420 CV et à leur entretien aux étapes.

L'Ouest Eclair – 9 décembre 1927 – Page 1

A TOUTES AILES

LE « GEORGES GUYNEMER » S'APPRÊTE À RELIER HANOÏ À PARIS



(Wide World Photo)

Voici l'équipage du Georges Guynemer - De gauche à droite : sergent René LEFÈVRE ; lieutenant Adrien MION, pilote ; colonel ANTOINAT, chef de l'expédition et navigateur, sergent ASSOLLANT, pilote.

PARIS, 8 décembre. — L'avion multiplace *Georges Guynemer* est sur le départ. Le lieutenant-colonel Antoinat chef de bord du gros bi-moteur qui va tenter de réaliser la liaison Paris-Hanoï en cinq jours, s'est enquis, ce matin encore, auprès des services compétents, des prévisions météorologiques actuelles. Elles ne sont pas fameuses. L'envolée du Bourget se fera donc dès que l'épais brouillard signalé un peu partout et qui rend la visibilité nulle

se sera dissipé.
Le lieutenant-colonel Antoinat a choisi trois heures possibles de départ : Huit heures du matin, dans ce cas vol direct jusqu'à Rome. Midi, avec escale prévue à Istres, Minuit, vol direct jusqu'à Rome. L'appareil décollera dans les meilleures conditions possibles et toutes les précautions sont prises pour lui permettre un envol nocturne aussi bien que de plein jour.

L’Ouest Eclair – 10 décembre 1927 – Page 1

Pas New-York-Paris, mais Paris-New-York, dit l'aviateur Costes.

RIO DE JANEIRO, 9 décembre. — L'aviateur Costes a précisé ainsi, au représentant de l'agence Havas, les déclarations qu'il a faites antérieurement, au sujet de ses intentions :
« Mon camarade Le Brix et moi considérons la traversée de l'Atlantique nord, de New-York à Paris, comme impossible à l'époque où nous serons à New-York. Il nous serait difficile d'y attendre la belle saison, ce qui nous reporterait à mai ou juin.
« Nous préférons rentrer en France pour tenter, si possible, la traversée Paris-New-York. Toutefois, il est possible que nous prenions, pour rentrer en France, un itinéraire que nous sommes encore tenus de garder secret.

Les préparatifs de départ du raid Paris-Hanoï

LE BOURGET, 9 décembre. — L'avion à bord duquel le colonel Antoinat a l'intention de tenter le raid Paris-Hanoï, avec quatre passagers, le lieutenant Mion et le sergent Assollant, pilotes, le sergent Lefèvre, navigateur, et le sergent-major Bosson, mécanicien, est arrivé à 11 heures au Bourget venant de Villacoublay.
Le colonel Antoinat compte partir incessamment.

L'Ouest Eclair – 11 décembre 1927 – Page 1

Le lieutenant Mion, un breton pilote le« Gorges-Guynemer »

PARIS, 10 décembre. - Le *Georges-Guynemer*, l'appareil bimoteur qui doit tenter incessamment le raid Paris-Saigon, emportant cinq passagers et une charge énorme de matériel, est arrivé, nous l'avons signalé, au Bourget. Son départ ne serait donc plus qu'une question de jours, voire d'heures.

Si deux de ses pilotes, le colonel Antoine et le sergent Assollant, sont déjà bien connus du public, il n'en est pas de même du troisième, le lieutenant Mion. C'est là une injustice que l'*Ouest-Eclair* tient avoir l'honneur de réparer.

Le lieutenant Mion, virtuose de la reconnaissance aérienne des « Cigognes » pendant la guerre est en effet un des pilotes les plus sûrs et les plus adroits de notre aéronautique militaire. Titulaire de huit citations, dont cinq à l'ordre de l'armée, médaillé militaire, chevalier de la Légion d'Honneur, il s'engagea volontairement au début de la guerre, à 18 ans. Breveté en 1914, il fait partie de l'association bien connue des pilotes d'avant-guerre, les « Vieilles Tiges » Ajoutons - et ceci intéressera tous nos compatriotes bretons - que, né à Saint-Brieuc, il est l'époux d'une charmante habitante de Plouagat, .près Châtelaudren, et qu'il ne manque jamais une occasion de revenir « au pays », fût-ce en avion.

J-L

L’Ouest Eclair – 13 décembre 1927 – Page 1

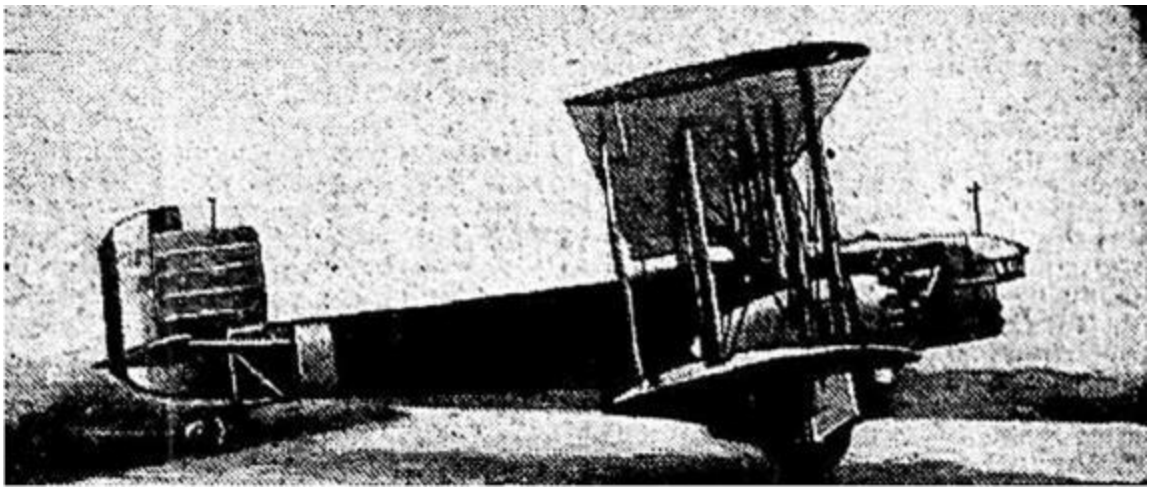
LES AILES FRANÇAISES

Le « Georges Guynemer »doit s'envoler ce matin pour Hanoï

LE BOURGET, 12 décembre. — Le colonel Antoinat fait procéder actuellement à des essais de T. S. F. à bord de l'avion avec lequel il compte atteindre Hanoï.
Si les conditions atmosphériques demeurent ce qu'elles sont aujourd'hui, le *Georges Guynemer* prendra le départ demain matin à 5 heures : l'heure choisie est matinale, mais le terrain sera éclairé par les phares de l'aéroport et la route par le balisage de la ligne aérienne Paris-Marseille.

L'Ouest Eclair – 20 décembre 1927 – Page 1

LE « GEORGES GUYNEMER » S'EST ENVOLÉ HIER MATIN POUR HANOÏ



(Wide World Photo)

Le GEORGES GUYNEMER

LE BOURGET, 19 décembre. — Le *Georges Guynemer* a quitté l'aérodrome du Bourget ce matin, à 5h 25, pour Athènes but de sa première étape vers l'Indochine.

L'équipage, composé du colonel Antoinat, chef de bord navigateur, du lieutenant Mion et du sergent Assollant, pilotes, du sergent navigateur Lefèvre et du mécanicien sergent-major Bosson, était arrivé 4h 30.

Après avoir pris connaissance au Service météorologique du dernier bulletin reçu du parcours Paris-Lyon-Marseille, le colonel Antoinat décidait immédiatement l'envol.

L'avion sort du hangar à 5 heures. On y entasse des quantités invraisemblables de vivres et une ample provision de boissons chaudes. Du reste, l'équipage n'aura pas à souffrir du froid, la carlingue est entièrement fermée et un radiateur électrique y distribue une douce chaleur.

Ajoutons que trois couchettes permettront à l'équipage de prendre du repos par relais.

L'envol

A 5h 15, le lieutenant Mion prenait place au poste de pilotage. A 5h 20 l'équipage montait à bord.

A 5h 24, le lieutenant Mion donnait l'ordre d'enlever les cales et à 5h 25, après avoir roulé environ 400 mètres, le *Georges Guynemer* décollait superbement face au nord avec 5 600 kilogrammes de charge, sans utiliser l'éclairage de nuit de l'aérodrome. Prenant rapidement de l'altitude, il s'estompait vers le sud-est par temps clair sans brume et vent faible. La température était de -12°.
Sa première escale sera vraisemblablement Rome. Ses 2 000 kilos de combustible, disposés dans des réservoirs sous le fuselage, lui donnent un rayon d'action de plus de seize heures de vol, soit environ 2 300 kilomètres.

Pas vu à Marseille

LE BOURGET, 19 décembre. — Les aérodromes et stations radio-télégraphiques de Marseille et de Saint-Raphaël signalaient à 13 heures qu'ils étaient sans nouvelle du *Georges Guynemer*, qui a du poursuivre sa route plus à l'Est. On sait que l'itinéraire choisi par le colonel Antoinat passe par Lyon, Marseille, Rome, Athènes, Mouslimée, Bagdad, Bassorah, Djask, Karachi Allahabad, Calcutta, Rangoon et Hanoï.

L’Ouest Eclair – 21 décembre 1927 – Page 1

NOS AILES

LE«GE0RGES-GUYNEMER» EST PARTI DE ROME POUR ATHÈNES

PARIS, 20 décembre. — Toute la journée de lundi, on est resté sans nouvelles du *Georges Guynemer*, parti le matin de Paris pour son raid vers Hanoï. Ce n'est que ce matin, à 3h 30 que la Direction générale de l'Aéronautique a reçu le télégramme suivant de Rome : « Avons atterri 13h 15 Rome. Etat matériel personnel satisfaisant : Quittons Rome pour Athènes 24 heures. — ANTOINAT. »

ROME, 20 décembre. — L'avion « *Georges Guynemer* » est parti à minuit pour Athènes.

Le raid de Costes et Le Brix

SANTIAGO DU CHILI. 20 décembre. — Les aviateurs Costes et Le Brix partiront mercredi matin, à 6 heures (heure locale), pour La Paz, en Bolivie, via Arica.

L’Ouest Eclair – 24 décembre 1927 – Page 1

LE « GEORGES GUYNEMER » VA POUVOIR REPARTIR

PARIS, 23 décembre. — La direction de l'Aéronautique communique la note suivante :
« Les autorités turques ont autorisé le colonel Antoinat à poursuivre son voyage. »

L'Ouest Eclair – 25 décembre 1927 – Dernière heure – Page 3

SANS NOUVELLES DE Mrs GRAYSON
À New-York on est inquiet

NEW-YORK, 24 décembre. — On commence à manifester une grande anxiété au sujet du sort de Mme Grayson et de ses trois compagnons qui auraient dû arriver à Harbour-Grace vers 8 heures, heure américaine.
Un fort vent souffle sur les côtes de l'Atlantique. On est sans nouvelles de l'avion depuis qu'il a été aperçu hier soir au Cap Cod (Etat de Massachusetts.).
Aucune station de T. S. F. terre-neuvienne n'a capté de message.

Le « Georges Guynemer » a été à nouveau .arrêté par la tempête

PARIS, 24 décembre. — La direction de l'Aéronautique nous communique la note suivante :
« Le colonel Antoinat a atterri à Mersine, à 17 heures (Cilicie) »

CONSTANTINOPLE, 24 décembre. — Le consul de France' à Mersine a adressé la dépêche suivante à l'ambassadeur de France à Constantinople.
« Le Georges Guynemer » a atterri à 20 kilomètres à l'Ouest de Tarse. L'appareil a été pris dans une violente tempête qui a causé, en plein vol, la rupture d'un hauban profilé à l'aile gauche. Le hauban est maintenant réparé. Le sol détrempé l'a empêché de décoller. Des mesures sont prises pour trouver un meilleur terrain de départ. »

L’Ouest Eclair – 26 décembre 1927 – Dernière heure - Page 3

LE RAID DU « GEORGES GUYNEMER »

C'est à la suite d'un accident survenu à son moteur qu'il a dû atterrir près de Tarse

ANGORA, 25 décembre. — Le colonel Antoinat a dû atterrir par suite d'un accident survenu à son moteur, à 25 kilomètres au Sud-Est de Tarse. Les aviateurs sont, sains et saufs.

Les bons offices des autorités turques

ANGORA, 25 décembre. — C'est près du village de Tcholli, à 25 kilomètres au Sud-Est de Tarse que le *Georges Guynemer* a dû atterrir par un temps très défavorable. Un officier turc et plusieurs gendarmes ont été mis immédiatement à la disposition de l'équipage français. L'autorisation a été accordée par les autorités turques au colonel Antoinat et à ses compagnons de venir à Tarse et à Mersine.
Hier l'équipage, accompagné du consul de France à Mersine s'est rendu sur le lieu d'atterrissage. Le colonel Antoinat avait décidé de poursuivre son vol. mais le sol étant détrempé l'avion n'a pu décoller. Le colonel Antoinat a adressé ses remerciements aux autorités turques pour les facilités qui lui avaient été accordées.

L’Ouest Eclair – 27 décembre 1927 – Dernière heure - Page 3

LE « GEORGES GUYNEMER » A ATTERRI A ALEXANDRETTE

PARIS, 20 décembre. — La direction générale de l'aéronautique communique la note suivante :
« Un télégramme du général commandant l'armée française du Levant à Beyrouth fait connaître que le colonel Antoinat et ses compagnons de route ont atterri à Alexandrette, le 25 décembre.

L’Ouest Eclair – 29 décembre 1927 – Dernière heure - Page 3

LE MINISTRE FAIT INTERROMPRE LE RAID DU «GEORGES GUYNEMER»

BEYROUTH, 28 décembre. — Le colonel Antoinat, qui avait atterri à Alexandrette par suite de la tempête et qui attendait son ravitaillement d'huile et d'essence envoyé par Alep, a pris ce matin le départ pour Rayack où l'avion *Georges Guynemer* a atterri dans de bonnes conditions. Le raid est interrompu à la suite d'instructions du ministère parvenues à l'armée du Levant. Il sera repris à une date ultérieure avec point de départ en Syrie.

Costes et Le Brix à Lima

LA PAZ, 28 décembre. — Les aviateurs Costes et Le Brix sont partis à 7 heures du matin pour Lima.

Lindbergh au Guatemala

MEXICO, 28 décembre. — Ce matin à 6h 35, le colonel Lindbergh à bord du Spirit-of-Saint-Louis, a pris son vol de Mexico pour gagner Guatemala. La distance entre les deux villes est d'environ 1 200 kilomètres.
Lindbergh était accompagné par huit avions de l'armée américaine qui le suivirent pendant quelque temps. Les conditions atmosphériques étaient parfaites et le temps très clair sur les montagnes.

GUATEMALA, 28 décembre. — Lindbergh est arrivé.

L’Ouest Eclair – 1 janvier 1928 – Dernière heure - Page 3

Les tragiques péripéties du « Georges Guynemer »

BEYROUTH, 31 décembre. — Le colonel Antoinat a fait à un représentant de l’Agence Havas le récit des péripéties du voyage du *Georges Guynemer*.

L'avion, a-t-il dit, a quitté Rome au début d'une tempête et a dérivé au large de la Méditerranée où le pilote s'est évanoui de froid. L'appareil, dans l'ouragan et la brume, cherchait Athènes ; il s'est trouvé à Adalia au moment où la provision d'essence s’épuisait. Nous avions mis 26.heures à effectuer le parcours depuis Paris et nous avions volé presque constamment dans la nuit. Les Turcs m'ont arrêté sous le prétexte, d'ailleurs faux, que nous avions survolé Smyrne. Ils ont fini par nous relâcher à la suite d'énergiques protestations.

Craignant de nouveaux ennuis et malgré une sérieuse tempête, le *Georges Guynemer* a repris son vol tandis qu'au-dessous de lui un vapeur et trois voiliers s'engloutissaient. Sur une embardée de l'avion, un hauban de demi-cellule de gauche s'est brisé. L'appareil déséquilibré est descendu à quelques mètres à peine au-dessus la mer démontée.

Il fallait à tout prix gagner la côte. Nous sommes parvenus à atterrir près de Mersine. L'appareil a été aussitôt entouré par une foule compacte de paysans armés qui ont injurié et frappé les cinq aviateurs. On a refusé de nous donner la moindre nourriture et la moindre boisson. Je suis parvenu difficilement à me faire conduire à Mersine où l'énergique attitude du vice-consul Mercheau a décidé les autorités à intervenir. Il était temps : les paysans se préparaient à brûler l’appareil avec tous ses occupants à demi-morts de faim et de soif.

« Malgré le mauvais état de l'équipage et les graves sévices commis sur l'appareil, le *Georges Guynemer* est reparti le lendemain 25 décembre au petit jour. En dépit du temps toujours abominable nous sommes parvenus à Alexandrette où nous nous sommes ravitaillés en essence et nous sommes enfin arrivés à Rajack. Le parc d'aviation procède aux réparations. Vers la pleine lune de

janvier nous reprendrons notre vol vers l'Extrême- :Orient ».
Le colonel Antoinat estime prodigieux que l'avion et l'équipage aient triomphé d'un pareil déchaînement des forces atmosphériques.

L’Ouest Eclair – 21 mars 1928 – Page 2

LE RAID PARIS-HANOÏ FÂCHEUSEMENT INTERROMPU

L'accident de Pation

PARIS, 20 mars. — L'accident arrivé hier en Tripolitaine à l'avion *Georges Guynemer*, commandé par le colonel Antoinat, du 34° d'aviation du Bourget, met fin définitivement à l'espoir que son commandant avait de relier rapidement Paris à Hanoï.
On se souvient que le *Georges Guynemer*, ayant à bord le colonel Antoinat, le lieutenant Mion, les sergents Assollant et Lefèvre et le sergent mécanicien Bosson, avait, quitté le Bourget le 20 décembre dernier. Les aviateurs firent un voyage remarquable de Paris à Rome, puis de Rome à Mersine, en Asie-Mineure. Là, ils éprouvèrent des déboires, d'abord de la part des autorités turques qui les emprisonnèrent pendant deux
Jours, puis du fait d'une tempête qui endommagea un peu leur avion. Finalement, ils purent arriver à' Beyrouth, le 28 décembre, mais sur l'ordre donné de Paris, ils interrompirent leur randonnée vers Hanoï.
Après réparations, l'appareil fut remis en état de vol et l'équipage était reparti au début de ce mois de Beyrouth pour revenir à Paris par petites étapes, par Le Caire, Tripoli, Tunis, Alger, Casablanca et l’Espagne.
L'accident survenu hier près de Syrte, en Tripolitaine, sans dommages pour les aviateurs, met le point final à la randonnée.

Lindbergh est récompensé

NEW-YORK, 30 mars. — L'aviateur Lindbergh a reçu la médaille de Woodrow Wilson, ainsi qu'une somme de 2 500 dollars pour les services qu'il a rendus à la- cause de l'amitié internationale a l'occasion de son voyage aérien en Amérique centrale.

Vers le pôle Nord
Wilkins et Pielson ont accompli la première étape de leur raid

SEWART (Alaska), 20 mars. — Le capitaine Wilkins et le lieutenant Pielson ont atterri à Poiq-Barrow, cet après-midi, ayant accompli la première étape de leur vol au pôle Nord.
Un radiotélégramme de Wilkins annonce qu'ils ont effectué ce premier vol avec succès.

Le courrier aérien de l'Amérique du Sud

PARIS, 20 mars. — Le premier courrier aérien en provenance de l'Amérique du Sud pour l'Europe est parvenu à Toulouse le 14 au matin à 1h 25.
Il comprenait 42 dépêches : 25 pour la France, 17 pour les pays d'Europe.
Le bureau de Toulouse-gare a réexpédié 21 dépêches par les premiers trains du matin ; 21 autres, dont 4 pour Paris ont été remises à un avion spécial parti de l'aéroport de Montaudran à 6 heures, et arrivé à l'aérodrome d'Orly à 12h 15.
Le courrier, transporté par automobile au bureau de tri de Paris-Gare du Nord a été dépouillé et acheminé immédiatement.

Chute mortelle de deux pilotes polonais

VARSOVIE, 20 mars. — Un avion militaire polonais a fait une chute à Zoljiew, près de Lwow. Le pilote et l'observateur ont été tués.

L’Ouest Eclair – 23 mars 1928 – Page 2

LES RAIDS AÉRIENS

L'accident du « Georges Guynemer »

PARIS, 22 mars. — La direction générale de l'Aéronautique vient de recevoir du colonel Antoinat quelques précisions sur les circonstances dans lesquelles s'est produit l'accident de Syrie (Tripolitaine).

Le colonel Antoinat, venant de Benghasi, avait atterri sur le terrain de Syrte, qui est occupé par une escadrille de l'aviation italienne. Après ravitaillement, l'avion prenait le départ pour Gabès lorsqu'un trou invisible, recouvert de sable mou, où les roues s'enfoncèrent, provoqua le capotage, alors que l'avion roulait encore au sol. L'équipage est indemne. L'avion, non réparable sur place, est démonté.

On ferait bien, par la même occasion de remettre en état ce terrain. On ne conçoit pas pareil laisser-aller de la part de l'aviation italienne en Tripolitaine.

L’Ouest Eclair – 16 mai 1928 – Page 2

LES RAIDS AÉRIENS

Un accident arrête le Tour de France du colonel Antoinat

CHAPELLE-LA-REINE, 15 mai. — Le colonel Antoinat et le sergent Assollant, du 34° d'aviation, qui avaient pris le départ à 5 heures ce matin pour effectuer le tour de France ont été obligés d'atterrir à Fontainebleau par suite d'une mauvaise alimentation en essence. En atterrissant, l'appareil a capoté dans un champ de luzerne. Le colonel Antoinat est indemne. Le sergent Assollant est légèrement blessé au visage et au genou gauche. L'appareil est détérioré.

Lady Heath rentré à Londres

MARSEILLE, 15 mai. — L'aviatrice anglaise Lady Heath, de retour de son voyage au Cap a quitté Marseille ce matin à 8h 43, à destination de Paris et Londres.

Lady Heath continue...

DIJON, 15 mai. — L'aviatrice anglaise, Lady Heath, est arrivée à Dijon à 12h 10, venant de Marseille. Après ravitaillement, elle continuera sur Paris.
DIJON, 15 mai. — L'aviatrice anglaise lady Heath, qui était arrivée à Dijon, à 12 heures, venant de Marseille, ne quittera Dijon que demain matin, à 9 heures, pour Paris.

Perpignan, escale d’un tour d'Europe

PERPIGNAN, 15 mai. — Hier dans l'après-midi un avion tchécoslovaque bouclant le tour d'Europe, a fait escale au camp de la Labanère, à Perpignan. Il était parti hier de Prague, et avait successivement atterri à Munich, Bâle, Lausanne, Genève et Lyon. Il est reparti pour Barcelone.

Chute mortelle d'un lieutenant américain

WASHINGTON, 15 mai. — Un avion de la marine, a bord duquel le lieutenant S-R. Buse se préparait à concourir pour la coupe Schneider, est tombé dans le fleuve Potomac. Le lieutenant Buse a été tué.

L'APPEL DE L'ATLANTIQUE 1928 - 1929

L’Ouest Eclair – 18 août 1928 – Page 2

Le raid transatlantique de l'aviateur Bert-Hassel vers la Suède

NEW-YORK, 17 août. — Partis hier, à 6h 45, de Rockford (Illinois), a bord de leur monoplan *Greater Rockford,* les aviateurs américains Bert Hassel et Parker Cramer ont atterri dans l'après-midi à Cochrane (Ontario), première étape du raid qu'ils entreprennent.
L'étape accomplie hier par les deux aviateurs américains est d'environ 1 400 kilomètres ; l'étape suivante d'environ 2 600 kilomètres, doit les conduire de Cochrane au Groenland.
Après s'être ravitaillés en essence, ils repartiront pour l'Islande où ils feront escale probablement à Reykjavik, la capitale, après un vol de 1 250 kilomètres au-dessus du détroit de Danemark.
Enfin, la quatrième et dernière étape de leur voyage, longue d'environ 2 500 kilomètres, les conduira à Stockholm.
Ce nouveau raid entre l'Amérique et la Suède était en préparation depuis de longs mois. Il est organisé par *The Rockford Civic Association* et c'est le major Hassel qui a assuré la mise au point de l'expédition.
Notons qu'un raid semblable — sauf qu'il fut effectué en sens contraire — a déjà eu lieu. C'est celui qu'exécutèrent, en 1924. au cours de leur tour du monde, les américains Lowel Smith, Erik Nelson et Wades.
Ces aviateurs, après être passés au Bourget, franchirent l'Angleterre, l'Ecosse, puis firent escale en Islande et au Groenland.
Cochane (Ontario), 17 août. — L'aviateur Hassel a ajourné son départ pour le Groenland, le temps étant incertain.

COSTES SE TIENT PRÊT

PARIS, 17 août — Le bruit a couru aujourd'hui que l'aviateur Costes aurait décidé de remettre le départ de son raid Paris-Amérique au mois de septembre, les prévisions atmosphériques étant mauvaises jusqu'à cette époque.

L'aviateur dément catégoriquement cette nouvelle. Son appareil est prêt à prendre le départ. Lui-même est bien décidé à profiter de la première journée de beau temps pour tenter la grande traversée et n'a nullement l'intention d'attendre le mois de septembre.

Le record de distance en ligne droite

LE BOURGET, 17 août. — L'équipe des sergents Assollant et Lefèvre, après avoir fait, ce matin, de 6h 30 à 7h 20 à bord de leur monoplan 600 chevaux de grand raid, un vol de réglage, a pris l'air à nouveau, à 11h 15, en vue de faire sans charge un essai de .consommation du moteur a différents régimes.
La mise au point de l'appareil étant maintenant presque complètement terminée, leur départ en vue de leur tentative contre le record du monde de la distance en ligne droite se trouve subordonné aux conditions atmosphériques.

Paris-Belgrade

PAU, 17 août. — Le capitaine Roelants et le lieutenant Malardel se sont envolés ce matin à 3h 30, en direction de Belgrade, où ils comptent arriver à 20 heures.
Ils se rendront ensuite à Bucarest, Varsovie et Prague.

Un record

LONDRES, 17 août. — Le capitaine Broad a battu le record de l'endurance sur avion léger détenu jusqu'à présent par l'aviateur Hinkler. Le capitaine Broad volait encore à 10h du matin et tenait l'air depuis 17h, soit 4 heures de plus que Hinkler.

L'Ouest Eclair – 19 août 1928 – Page 2

LES RAIDS AÉRIENS

Un raid d'essai d'Assollant et de Lefèvre

MARSEILLE, 18 août. — Les aviateurs Assollant et Lefèvre, qui avaient quitté Le Bourget, ce matin, à bord de leur monoplan 600 HP de grand raid, en vue d'effectuer un essai de durée, ont survolé l'aérodrome de Marseille à 14h 25 et signalé, par message lesté, que tout allait bien à bord.
Ils ont repris la direction de Lyon et Paris.
Les sergents Assollant et Lefèvre sont rentrés au Bourget à 18h 15.
L'équipage, qui a suivi l'itinéraire Paris, Bordeaux, Biarritz, Marseille, Paris, a couvert 2 050 kilomètres en 10h 45 de vol, à une vitesse moyenne de croisière de 190 kilomètres à l l'heure.
Ils vont faire .procéder au montage du moteur de raid et attendront des conditions atmosphériques plus favorables. On sait que Assollant et Lefèvre doivent tenter de battre le record de distance en ligne droite.

L'Ouest Eclair – 20 août 1928 – Dernière heure - Page 3

UNE FÊTE AÉRIENNE EN L'HONNEUR DE NUNGESSER ET COLI

ROME, 19 août. — Le 8 mai 1927, l'Oiseau Blanc de Nungesser et Coli, quittant les côtes de France pour la grande aventure, passait au-dessus des falaises d'Etretat.
Le Comité Nungesser-Coli, qui s'est proposé d'édifier à cet endroit un monument dont la première pierre a été posée récemment, avait organisé aujourd'hui une fête aérienne dont les bénéfices doivent servir à l'érection du monument.
De nombreux pilotes du 34° d'aviation et une escadrille de la marine, commandée par le lieutenant de vaisseau Domenge, ont participé à la fête. Le carrousel aérien a été conduit par le commandant Weiss et le capitaine de Vitrolles.

LE BOURGET, 19 août. — Les sergents Assollant et Lefèvre, qui avaient quitté Le Bourget à 10h 45 pour se rendre à Etretat ont survolé le monument élevé à la mémoire de Nungesser et Coli et ont laissé tomber une gerbe de fleurs. Ils sont rentrés au Bourget à 13h 10.

L’Ouest Eclair – 28 août 1928 – Dernière heure - Page 3

C'EST BIEN VERS NEW-YORK QUE S'ENVOLERONT LEFÈVRE ET ASSOLLANT

LE BOURGET. 27 août. — Avisés dans la soirée de dimanche que les prévisions météorologiques pour la journée du lendemain étaient devenues défavorables, les aviateurs Assollant et Lefèvre, qui devaient s'envoler ce matin entre 5 et 6 heures à la conquête du record mondial de la plus grande distance en ligne droite sans escale, ont décidé de retarder, leur départ.

PARIS, 27 août. — Contrairement à certaines informations, ce n'est ni vers la Sibérie, ni vers les Indes que dès que les conditions météorologiques le permettront, les sergents aviateurs Assollant et Lefèvre se dirigeront, mais bien vers New-York ainsi qu'ils l'avaient décidé de longue date. Ils nous ont autorisé ce matin à le déclarer. Ajoutons que le canot pneumatique de sauvetage, que doivent emporter Assollant et Lefèvre à bord de leur avion, a été essayé hier à Cayeux-sur-Mer et qu'il a donné toute satisfaction.

L’Ouest Eclair – 30 août 1928 – Page 1 et 2

ASSOLLANT ET LEFÈVRE NE SONT PAS PARTIS LE TEMPS AU LARGE N'ÉTANT PAS FAVORABLE À UNE TRAVERSÉE DE L'ATLANTIQUE

PARIS 29 août. — Nous avons annoncé hier l'intention des aviateur Assollant et Lefèvre de tenter la traversée de l'Atlantique hier matin, 29 août.
A 5h 30, les préparatifs étaient terminés .lorsque l'on apprit que les bulletins météorologiques reçus pendant la nuit donnaient des prévisions assez mauvaises. Par endroits, sur le chemin des Açores, le vent, soufflant en sens contraire de la route que devaient suivre les aviateurs, atteignait une vitesse horaire moyenne de 90 kilomètres.
Les aviateurs attendirent le bulletin de 6 heures du matin qui se trouva être encore plus défavorable.
Dans ces conditions, les aviateurs résolurent de remettre leur tentative.

PARIS, 29 août. (De notre correspondant sportif parisien.) — Les Journalistes spécialisés dans l'aviation ont chaque Jour, depuis le début de la semaine prochaine, le programme tout tracé que voici :
11 heures, le bistro de la rue de l'Université, face à l'entrée de l'Office national météorologique, pour interroger Costes et Assollant, venant aux nouvelles atmosphériques.
13 heures, déjeuner. De 14 heures à 18 heures, tenter de ne pas lâcher Assollant d'une semelle pour être certain, car il est toujours militaire, que l'ordre ne va pas être suivi immédiatement d'un contre-ordre.
18h 30, le bistro de la rue de l'Université pour savoir quelles sont les prévisions des aviateurs à la suite des précisions du temps.
De 20 heures à 21 heures, téléphoner pour savoir si Assollant n'a pas encore changé d'avis : 0 heure. Le Bourget, pour être certain qu'Assollant part ou ne part pas ; a l'intention de partir ou manifeste celle de ne pas partir.
De 0 heure à 7 heures, savoir attendre et jouer du téléphone pour

aviser rapidement le journal auquel on est attaché qu'Assollant a, l'intention de partir, se prépare à partir, est sur le point de partir, va partir… puis ne part pas.

Les avis changent… comme le vent !

Je connais un journal qui tire une édition à 7 heures du matin où le papier est préparé d'avance — la mise en page est même faite. On y dit en une cinquantaine de lignes que Assollant ne part pas et, sur un coup de téléphone du Bourget, confirmant que le fait est en effet exact, Assollant ne partant pas, la « forme », elle, part. Elle part tout de suite à la clicherie. Et l'édition décolle en moins de 15 minutes. Ce sont de bien gentils garçons que Jean Assollant et René Lefèvre, mais ils abusent !

Un peu trop de bulletins météorologiques en ce sens que, comme le vent qui passe rapidement du sud au nord ou du nord à l'ouest, ils changent d'avis quatre ou cinq fois par jour, convoquent des gens, les décommandent, les convoquent de nouveau pour leur apprendre au petit jour qu'il y a une méchante dépression à quelque 5 000 kilomètres de là et que l'aventure serait trop risquée.

Ce n'est pas qu'ils ne soient pas braves et courageux et vaillants. Là n'est pas la question. Ce sont deux jeunes gens qui, épris de gloire, se sont faits, sans qu'on le leur eût demandé, les candidats champions de l'Atlantique. Ils auraient pu tranquillement continuer leurs éludes au Bourget .en se tenant peinards, comme on dit. Ils préfèrent à la tranquillité l'inquiétude, les risques d'une grande aventure. Cela est très noble.

Mais il n'empêche que, dans leur soif de gloire, ils abusent un peu de l'indulgence de ceux qui, collaborant de loin ou de près avec eux et obligés qu’ils sont de les suivre pas à pas, leur font matin, soir et nuit un bout de conduite.

Oui ?… Non ?… Oui ?… Non ?…

Enfin, pour parler net, hier, à midi Assollant déclarait qu'il ne partirait pas aujourd'hui. Il renouvelait sa déclaration à 18 heures. Puis, tout à coup, à 20 heures, il faisait savoir qu'il tenterait de

quitter le Bourget ce matin, et aujourd'hui, à 6h 25, il annonçait que la partie aérienne était remise.
Il ne faudrait pas plus de deux ou trois Journées comme celle-ci pour rendre parfaitement ridicules ces deux jeunes gens qu'on doit tout de même admirer pour leur cran et pour leur bravoure. Et n'oublions pas qu'ils ont fait leurs preuves au Maroc et dans différents raids diurnes et nocturnes.
Ce n'est peut-être pas de leur faute, après tout, si le temps était défavorable, hier, au Bourget, pour un décollage avec un avion chargé à 133 kilos par mètre carré, si, par contre, il était favorable ou à peu près sur l'Atlantique, et si ce matin, par un revirement complet, il était favorable au décollage et défavorable au large. En effet, au Bourget, le vent était faible du nord-ouest dans le sens du départ, tandis que les bulletins météorologiques de 6 heures annonçaient une forte dépression s'avançant d'Halifax vers le sud-ouest de l'Océan Atlantique. Les aviateurs firent donc preuve de sagesse en remettant leur départ.
Mais qu'ils le veuillent ou ne le veuillent pas, il leur faut composer avec le public, qui aura tôt fait de murmurer : « Partira... Partira pas...» Il leur faut éviter ce reproche.

Deux problèmes

Il est évident qu'on ne part pas pour New-York comme on s'en va pour Bécon-les-Bruyères, petite localité sise près de Paris ou pour Saint-Germain. Et puis, Assollant et Lefèvre ont deux problèmes très difficiles à résoudre, celui du décollage et celui du voyage. Ils se trouveraient, pour le décollage, dans la même situation que Coudouret, puisqu'ils montent le même type d'avion, muni d'un moteur de même type en prise directe. Il leur faut donc un vent contraire nord ou nord-ouest, autant que possible un peu fort dans le sens du départ. Quant au voyage, ils peuvent être certains que, sur un parcours de 5 000 kilomètres environ, ils rencontreront fatalement des zones de dépression et qu'ils auront à se défendre contre le vent, la pluie et peut-être la bourrasque.
On ne peut leur faire grief d'attendre, au Bourget, le point, le moment à peu près idéal où les conditions de décollage seront favorables et celles du voyage à peu près bonnes. Toutefois, il

semble qu'ils puissent être fixés à ce sujet chaque jour dans la soirée, et il serait fâcheux qu'à la recherche de ce moment idéal, ils mobilisent chaque jour un service d'ordre de 200 hommes, baïonnette au canon, des agents cyclistes et ces infortunés journalistes qui, se couchant à 8 heures du matin, se retrouvent à 11 heures et demie chez le bistro de la rue de l'Université !

Les journalistes, dit-on, ont souvent mauvais caractère. S'ils ne dorment plus, ce sont des fauves déchaînés. .Ah ! Si Assollant et Lefèvre avaient la belle quiétude et l'admirable patience de Costes !

ROBERT-GUÉRIN.

L'Ouest Eclair – 5 septembre 1928 – Page 1 et 2

ASSOLLANT ET LEFÈVRE, PARTIS HIER POUR TENTER LA TRAVERSÉE DE L'ATLANTIQUE PAR LES AÇORES, ONT DÛ ATTERRIR A CASABLANCA DANS L'APRÈS-MIDI, PAR SUITE D'UNE FUITE D'HUILE.

(Wide World Photo).

ASSOLLANT (à droite) et LEFÈVRE

LE BOURGET, 4 septembre. — D'une part, pour la troisième fois, les sergents Assollant et Lefèvre ont décidé ce matin de prendre le départ pour tenter de relier Paris à New-York, et, d'autre part, les aviateurs Marmier et Favreau vont s'attaquer pour la deuxième fois au record de distance en circuit fermé que détiennent actuellement les italiens Ferrarin et Del Prête, qui ont accompli le 4 juin dernier, on le sait, le raid Rome-Natal couvrant 7 666 km 616.

A 4 heures, le service d'ordre vient prendre ses emplacements. Il est de même importance qu'hier matin.

Lentement, le jour se lève.

Autour de l'appareil de Marmier et Favreau, on termine fébrilement les préparatifs, car c'est lui qui, le premier, prendra le départ.

C'est un monoplan peint en jaune, à conduite intérieure ; les sièges des deux pilotes sont en tandem. Son envergure est de 14 m 50, sa longueur de 10 m. 50, sa surface portante de 25 m2. Il emporte 4 600 litres de carburant qui lui assurent un minimum de 50 heures de vol. Son poids en pleine charge est de 6 200 kilos, son rayon d'action est d'environ 8 500 kilomètres. L'hélice métallique est

actionnée par un moteur de 500 chevaux démultiplié.

Echec de Favreau et Marmier

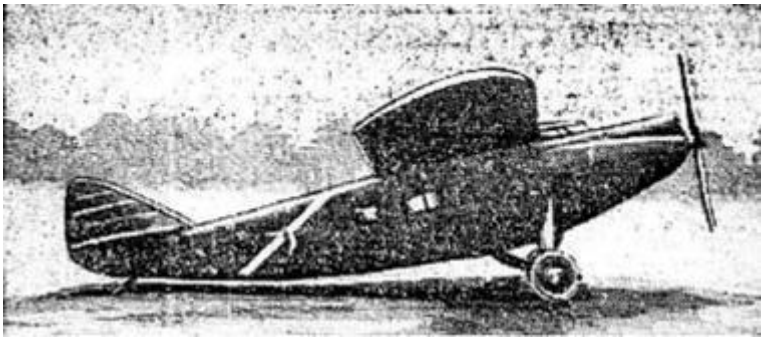
A peine l'appareil est-il arrivé à l'endroit réservé au départ des grands raids qu'un mécanicien fait un premier essai du moteur, à petit régime d'abord, à plein régime ensuite.
Le moteur suffisamment échauffé, de Marmier et Favreau prennent place à leurs postes. Nouvel essai du moteur qui répond bien aux sollicitations du pilote. Les cales sont enlevées. Il est 6h 10.
Ayant roulé 800 mètres environ, l'avion décolle. Les deux pilotes semblent commencer leur premier tour de circuit. Mais ils reviennent peu après se poser sur le terrain.
De Marmier explique qu'une baisse de régime' de son moteur l'a obligé à abandonner de nouveau. Le vrai départ est donc encore une fois remis à demain.

L'Oiseau Canari s'envole

Pendant ce temps, l'*« Oiseau Canari »* d'Assollant et de Lefèvre est sorti du hangar pour venir prendre place sur la ligne de départ.

LE BOURGET, 4 septembre. — Les derniers préparatifs sont activement poussés. Le plein a été fait dans le hangar. Il ne reste plus qu'à essayer le moteur. Les caractéristiques de l'appareil sont trop connues pour qu'il soit besoin de les rappeler. Disons seulement que l'*« Oiseau Canari »* est de construction identique à l'*« Oiseau Tango »* de Tarascon, et à l'avion *« France »*, de Coudouret. Il emporte 4 410 litres de carburant et 190 litres d'huile.
Il peut tenir l'air plus de 50 heures et couvrir une distance avoisinant 8 000 kilomètres. En pleine charge, il pèse 5 500 kilos.
Assollant et Lefèvre sont arrivés accompagnés de nombreux amis. Le visage aux traits fins, complètement rasé, les cheveux châtains, en costume de sport marron, culotte bouffante de golf, col blanc, cravate rouge et argent, tel apparaît Assollant.
A peine sur le terrain, le jeune pilote est entouré d'une foule de curieux, il serre des mains, décachette quelques lettres qu'on vient

de lui remettre.
A l'intérieur de la cabine, on aperçoit une forme humaine, recouverte d'un chandail marron. C'est le commanditaire des deux aviateurs, M. Lotti, qui a pris place en secret dans l'appareil et qui est resté cache durant tout le temps des préparatifs.
Lentement, puis plus vite, l'*« Oiseau Canari »* roule. A 700 mètres, il commence à décoller : il s'éloigne au-dessus de la campagne, prend de la hauteur, effectue une boucle, repasse, sur l'aéroport.
On aperçoit Assollant qui, du poste de pilotage, salue de la main. Les spectateurs applaudissent.



(Photo Meurisse)

L'avion « CANARI »

L'itinéraire

L'itinéraire des deux aviateurs, on le sait, passe par les Açores. Lorsqu'ils seront arrivés à cet endroit, ils décideront alors seulement s'ils doivent continuer leur route sur New-York.
Si le temps est par trop bouché, ils poursuivront vers Dakar et Pernambouc pour gagner ensuite Rio-de-Janeiro. Ils feraient escale dans cette ville, puis repartiraient directement pour New-York. Enfin, ils tenteraient de regagner Paris en traversant l'Atlantique
Assollant et Lefèvre se dirigent d'abord vers l'île de Ré, où ils quitteront vraisemblablement la côte. Ils mettront alors le cap sur La Corogne, à l'extrémité occidentale de l'Espagne, et piqueront de là vers les Açores, à moins que bien entendu, ils n'aient changé d'avis d'ici là.

« Bonne chance ! » dit Costes

PARIS, 4 septembre. — Notre confrère L'Intransigeant a pu avoir avec Costes, ce matin, au téléphone, la conversation suivante :
— Lefèvre et Assollant sont partis,
— Oui, je sais ; je leur souhaite bonne chance.
— Et vous, toujours décidé au grand vol ?
— Toujours, plus que jamais. Seules maintenant les conditions atmosphériques, décideront de mon heure. Je pars maintenant pour la « météo ».

Le temps est plutôt défavorable sur l'Atlantique

LE BOURGET, 4 septembre. — Le temps sur l'Atlantique est plutôt défavorable à une traversée aérienne. Une forte dépression atmosphérique s'est établie à l'ouest de l'Europe et s'étend de l'Irlande aux Açores. Une autre dépression s'étend sur les côtes américaines et se dirige vers l'est poussée par un vent d'est défavorable qui .persiste sur presque la totalité du parcours.
Néanmoins, le commandant Weiss, qui est le chef direct d'Assollant et de Lefèvre — puisque ces sous-officiers appartiennent à son groupe — a pleine confiance.
— Je connais, dit-il, les membres de l'équipage pour avoir voyagé souvent avec eux. J'ai parcouru 8 500 kilomètres avec Assollant vers la Russie et 15 000 kilomètres avec Lefèvre à travers la France. Je puis vous affirmer que ce sont deux aviateurs d'élite.

SUR LA ROUTE

VERSAILLES, 4 septembre. — Le passage d'Assollant et Lefèvre a eu lieu à 7h 14 à l'altitude de deux cents mètres environ, direction Lorient.

LE BOURGET, 4 septembre. — Un des avions qui escortaient l'*Oiseau Canari* est rentré au Bourget à 8 heures.
Le pilote Giraud et l'observateur Parrain ont déclaré qu'ils avaient abandonné la poursuite à Rambouillet, l'*Oiseau Canari* les ayant gagnés de vitesse.

Assollant et Lefèvre volaient à ce moment à 700 mètres de hauteur.

ROCHEFORT, 4 septembre. (De notre Correspondant.) — L'avion *« Oiseau Canari »* est passé mardi matin, à 9 heures, au-dessus de Rochefort-sur-Mer, à une hauteur de 1 000 mètres environ, se dirigeant vers le sud-ouest. Les officiers du centre d'aéronautique maritime ont pu observer que l'un des aviateurs leur faisait un signe amical de la main pour montrer sans doute que tout allait bien à bord.

ARCACHON, 4 septembre. — Les Pêcheries Cameleyre frères ont reçu cet après-midi d'un de leurs bateaux, le Dauphin, le radiotélégramme suivant :
« A 9h 35, nous avons aperçu l'avion d'Assollant se dirigeant vers l'ouest, à une grande vitesse. L'appareil volait à une grande hauteur. Notre position était 44°50 nord-ouest et 1°47 ouest. »

Des hypothèses

PARIS, 4 septembre. — A propos du départ et de l'itinéraire présumé de l'appareil à bord duquel ont pris place les aviateurs Assollant et Lefèvre, ainsi que le commanditaire du raid, M. Lotti, l'Agence Radio communique les renseignements suivants :
« Les personnes qui ont assisté au départ de l'appareil ont été impressionnées par la facilité du décollage, contrastant à un tel point avec ce qui s'était produit hier ; on supposa que l'avion n'emportait plus le même chargement que la veille. Cette supposition se vérifia bientôt. Au lieu de 4 200 litres d'essence, il n'en avait été chargé que 3 200, et, au total, l'appareil avec l'huile, le benzol et le surplus de son gréement pesait 500 kilos de moins.
On apprit bientôt de bonne source que le but supposé, c'est-à-dire New-York avait été remplacé par Dakar qui, ne nécessitant pas une charge d'essence aussi forte, expliquait le mystère du plein exécuté à l'intérieur du hangar.
En fait, au lieu des 135 kilogrammes de charge au mètre carré qu'il enlevait précédemment, l'avion d'Assollant et Lefèvre n'en emporte plus que 117 et cet allégement explique l'aisance et la rapidité de leur départ et de leur vol.

L'hypothèse la plus plausible est que, de Dakar, les aviateurs exécuteront la traversée de l'Atlantique Sud, telle qu'elle fut réalisée par Costes et Le Brix et que de là, ils remonteront vers l'Amérique du Nord.

ASSOLLANT ET LEFÈVRE ONT DU ATTERRIR A CASABLANCA

CASABLANCA, 4, septembre. — Les pilotes Assollant et Lefèvre, partis ce matin du Bourget, à 7h 03, pour la traversée de l'Atlantique, ont atterri cet après-midi, à 16h 40, à Casablanca, une fuite d'huile s'étant déclarée.

L’Ouest Eclair – 6 septembre 1928 – Page 1

Assollant et Lefèvre, s'envolent de Casablanca pour St-Louis du Sénégal et… font demi-tour

ILS VONT PROBABLEMENT RENTRER À PARIS

CASABLANCA, 5 septembre. — Les aviateurs Assollant et Lefèvre qui avaient pris le départ mardi matin du Bourget pour tenter la traversée de l'Atlantique, ont dû atterrir à Casablanca à 16h 40.
Ils ont pris le départ ce matin à 6h 12, avec l'intention de continuer leur raid par Saint-Louis, Pernam-Bouc et New-York.

CASABLANCA, 5 septembre. — Les aviateurs Assollant et Lefèvre qui avaient quitté Casablanca à 6h 12 pour le Sud ont dû revenir à Casablanca à 8h 10.
Les aviateurs vont probablement rentrer à Paris.

L’Ouest Eclair – 8 septembre 1928 – Page 2

LES RAIDS AÉRIENS

La période des raids transatlantiques va-t-elle se clore bientôt ?

LE BOURGET, 7 septembre. — La période d'activité aéronautique pour les raids transatlantiques français semble devoir se clore bientôt pour cette année.
Les délais dans lesquels un avion français est encore susceptible de tenter la traversée de l'Atlantique de l'Est à l'Ouest ne semblent plus maintenant excéder le 15 septembre.
En effet, quels que soient le cran des pilotes, leur foi en l’aviation, leur volonté d'aboutir, la saison commence à s'avancer, les nuits sont déjà fraîches, amenant par condensation des brumes matinales. Nous approchons de l'équinoxe d'automne (23 septembre). C'est l'époque des grandes marées qu'accompagnent des troubles atmosphériques.
Nous croyons savoir que, la semaine prochaine verra le terme des préparatifs du côté français, d'autant plus que l'on annonce une dépression importante sur l'Atlantique. Déjà, l'avion « France », de Coudouret et de Mailly-Nesle a repris le chemin de l'usine. Ce n'est d'ailleurs que partie remise. L'année prochaine, en mai, les préparatifs arrêtés reprendront. Reste l'avion de Bert Acosta et de miss Boll. M. Lévine ayant pris le bateau pour l'Amérique, on attend toujours ce qui se décidera de ce côté.

EN L'HONNEUR DE NUNGESSER ET COLI

LE BOURGET, 7 septembre. — Les réservistes du 34° régiment d'aviation, convoqués au nombre de 45, à la veille de terminer leur période, ont exprimé le désir de déposer une palme au pied du monument élevé à la mémoire de Nungesser et Coli et en souvenir de l'exploit de Lindbergh au port aérien du Bourget.
A cet effet, ils ont pris les armes cet après-midi, à 14 heures, accompagnés de leurs chefs, et, en présence du colonel Poli

Marchetti et de M. Renvoisé, ils ont accompli leur geste militairement.

Le pilote Assollant doit continuer son raid

Nous avons publié le 5, en dernière heure de la plupart de nos éditions, la dépêche suivante de Casablanca :
« Le départ des aviateurs Lefèvre et Assollant a été remis à une date ultérieure, un vent de côte rendant le décollage particulièrement dangereux la nuit. »
Par. ailleurs, le colonel Assollant, père du jeune aviateur Jean Assollant, qui habite Plestin-les-Grèves (Côtes-du-Nord), a bien voulu nous apprendre que l'itinéraire primitif prévu par son fils était le suivant : Les Açores, Halifax, New-York.
D'après une dépêche datée de Casablanca, 16 juin, et que nous avons reproduite hier, Assollant devait partir le 7, à bord d'un autre hydravion, à destination de Paris, pour y attendre des instructions.
Or, nous recevons en date du 7, 10h 20 du matin, le télégramme suivant de notre correspondant de Casablanca :

CASABLANCA, 7 septembre (de notre correspondant particulier). — On procède à la révision de l'*« Oiseau Canari »* au hangar Latécoère, car, à la suite du faux départ de mercredi, l'avion a subi des avaries au train arrière.
Le départ a été fixé en principe à lundi.
L'équipage, confiant, conserve bon espoir. Assollant projette la traversée de l'Atlantique Sud et le retour par l'Atlantique Nord.
Il semblerait donc, d'après ce télégramme, que le pilote Assollant fût décidé à poursuivre son hardi voyage.
Au reste, cette seconde dépêche de Casablanca le laisse entendre :

CASABLANCA, 7 septembre. — L'aviateur Assollant est parti ce matin pour Toulouse à bord d'un avion de la Compagnie Aéropostale. Il ira ensuite à Paris y prendre des pièces de rechange pour son avion, actuellement immobilisé au camp Cazes, à Casablanca.

Mauler et Baud ont brillamment terminé le raid Paris-Le Cap et retour

LE BOURGET, 7 septembre. — L'avion piloté par Mauler et Baud a terminé aujourd'hui au Bourget son raid Paris-Le Cap et retour. Il est arrivé à 16h 30.

A l'occasion du retour des aviateurs, une réception avait été organisée. A leur descente d'appareil, les deux aviateurs ont reçu les félicitations des personnalités présentes. L'équipage qui vient de regagner Le Bourget était parti depuis le 3 mars dernier. Il devait réaliser sur le parcours Paris-Le Cap et retour un reportage cinématographique.

Il a couvert 35 000 kilomètres environ. L'appareil n'a subi aucun changement depuis le départ, à part deux cylindres du moteur qui ont été changés à Dakar.

L’Ouest Eclair – 8 septembre 1928 – Dernière heure - Page 3

LES RAIDS AÉRIENS

Une belle performance aérienne
6 000 kilomètres en 32 heures

LYON,- 7 septembre. — Le sergent pilote Leclercq du 35e d'aviation, accompagné du sous-lieutenant de Meaux comme navigateur, vient de réaliser sur son avion d'armes un voyage de 6 000 kilomètres en 32 heures de vol sur les itinéraires suivants : Bron, Mayence, Calais, Paris, Bron, Tours, Brest, Chartres, Bron, Istres, Pau, Tours, Dijon, Bron. Plus de 3 000 kilomètres ont été effectués par temps très défavorable.
Contraints d'atterrir par suite de la brume, les deux aviateurs, ayant brisé un plan, n'hésitèrent pas à supprimer la partie endommagée de ce plan et à désentoiler la partie correspondante de l'autre pour maintenir l'équilibre, et rejoignirent leur base.

Le retour d'Assollant

PERPIGNAN, 7 septembre. — L'aviateur Assollant, le pilote de l’*Oiseau Canari* est arrivé à 18h 50 à l'aéroport de Lallabanère, à, bord d'un aérobus venant le Casablanca. Il est reparti pour Paris à 19h 39 où il doit arriver demain à 10 heures du matin. Assollant se rend à Paris pour prendre des pièces de vide-vite, il doit repartir lundi pour Perpignan où il prendra place dans l'avion allant à Casablanca. Assollant a déclaré qu'il avait l'intention de poursuivre son raid sur l'Atlantique.

L’Ouest Eclair – 9 septembre 1928 – Page 1

ASSOLLANT À PARIS

En passant à Perpignan, il a fait le récit des mornes péripéties du raid avorté

Mortifié des critiques, il tient à faire une action d'éclat !

PARIS, 8 septembre. — Assollant est arrivé ce matin à 10h 15 en gare d'Orsay, venant de Perpignan.
Sur le quai l'attendaient cinq personnes, parmi lesquelles un sous-officier du 34° régiment d'aviation, délégué par le commandant Weiss pour lui transmettre cette consigne :
« Ne pas parler avant d'avoir fourni à ses supérieurs les explications nécessaires »
Aussi Assollant se tint-il coi sur les péripéties de son raid.
— Je viens pour peu de temps, laissa-t-il échapper cependant. Je suis revenu tout simplement pour me procurer quelques pièces de rechange.
— Et M. Lotti ?
— Il est resté à Casablanca.
— Enfin, vous repartirez ?
— Oui, le plus tôt possible.
— Dans quelle direction ?
Mais Assollant se souvient de l'ordre qui lui a été donné. Il ne veut pas en dire plus long.
Mais, heureusement, à Perpignan, il a été moins avare de confidences et il a fait à un de nos confrères les déclarations que voici et qui ont été télégraphiées dans la matinée :
« Nous étions partis, Lefèvre, Lotti et moi, nous dit Assollant, en emportant exactement 3 900 litres d'essence, ce qui devait nous mener assez loin.
« Nous étions décidés à tenter Paris - Dakar, puis la traversée de l'Atlantique-Sud, le retour par New-York et enfin, le passage de l'Atlantique d'Ouest à Est. Les conditions atmosphériques étaient lamentables pour se lancer directement sur l'océan.

« Au début, tout alla bien. Je pilotais, car Lefèvre est simplement sergent mitrailleur et remplissait à bord les fonctions de navigateur, et M. Lotti était passager.
« Au-dessus du cap Finisterre, en Espagne, nous avons constaté avec émoi que la consommation d'essence dépassait nos prévisions.
« Comme le moteur tournait bien, nous avons pensé que les réservoirs fuyaient. C'est alors que nous avons été pris par un vent debout terrible qui ralentissait considérablement notre marche.
« Néanmoins, nous avons tenté de passer sur la mer, mais, après une quinzaine de kilomètres au-dessus des flots, en direction des Açores, nous avons été obligés de nous avancer vers le terrain d'atterrissage le plus proche.
« Nous voulions aller à Saint-Louis du Sénégal, mais un atterrissage de nuit était trop hasardeux, car nous n'étions pas attendus. C'est pour cela que nous avons rallié Casablanca.
A l'arrivée, nous avons constaté que le vide-vite d'un réservoir laissait échapper l'essence. Nous avons réparé et tenté un deuxième départ ; la fuite persistant, nous sommes revenus.
« Le lendemain, nous avons encore tenté le départ par Saint-Louis. Après deux heures de vol terribles, par une chaleur atroce et une véritable tempête, nous avons dû rentrer à Casablanca. Le vide-vite fuyait toujours.
« Au cours de l'envolée et de l'atterrissage, un vent de côté dangereux nous a occasionné quelques menus dégâts à l'appareil.»
Il semble, ajoute le correspondant qu'Assollant soit très mortifié des critiques dont il a été l'objet, et qu'il tienne à faire une action d'éclat pour affirmer ses qualités de pilote.

L’Ouest Eclair – 14 septembre 1928 – Page 2

LE RAID D'ASSOLLANT DÉFINITIVEMENT ARRÊTÉ ?

PARIS, 13 septembre. — Dans une lettre adressée à l'Intransigeant et que ce Journal a reçue au début de la semaine, Assollant disait : « Notre projet est bien simple : je vais rejoindre Lefèvre et- Lotti à Casablanca, le plus tôt possible, et nous continuerons le voyage par Dakar, Rio-de-Janeiro, La. Havane, New-York et Paris. Un voyage dans le genre de celui de Le Brix et Costes. »

Or l'Intransigeant a publié aujourd'hui la dépêche suivante :

Perpignan, 13 septembre. — Le sergent Assollant est arrivé en avion, de Toulouse, à 7h 25 ; il est reparti à 7h 45 pour Casablanca, emportant les pièces de rechange poux l'avion *Canari*.

Enfin, notre confrère fait suivre ces informations de la note que voici :

« Nous croyons savoir qu'Assollant et Lefèvre ont reçu de leur chef de corps l'ordre de rentrer Immédiatement au Bourget. Le raid des deux jeunes aviateurs se trouverait donc arrêté définitivement. »

L’Ouest Eclair – 15 septembre 1928 – Dernière heure – Page 3

Le sort des aviateurs Reine et Serre

CASABLANCA, 14 septembre. — L'aviso de la division navale ayant à son bord M. Tête, représentant de la Compagnie générale aéropostale, est parti hier pour la côte du Rio-del-Oro. M. Tête va tâcher de terminer les négociations relatives au rachat des aviateurs Reine et Serre, prisonniers des Maures depuis fin juin. On signale, d'autre part, que les prétentions des Maures ont été ramenées à des proportions plus raisonnables en ce qui concerne les armes et les munitions demandées tout d'abord, et l'on espère cette fois trouver un terrain d'entente.

Une nouvelle tentative de l'aviateur Le Brix

PARIS, 14 septembre. — D'après la Presse, le bruit court que le lieutenant de vaisseau Pecqueur s'associerait avec Le Bris pour un raid de grande envergure. S'agit-il de Paris-New-York ou d'un autre raid ? Il est encore prématuré de le dire.

Le raid d'Assollant définitivement abandonné

CASABLANCA, 14 septembre. — Le raid d'Assollant et Lefèvre est définitivement abandonne. L'avion restera à Casablanca Jusqu'à nouvel ordre. Lefèvre, accompagné de Lotti, s'embarquera samedi à bord du *Maréchal-Lyautey*, à destination de Marseille. D'autre part, on nous informe que le sergent Assollant, qui n'a pas quitté Paris — contrairement à ce qui avait été annoncé — a eu un entretien avec le colonel Poli Marchetti, commandant le 34e régiment d'aviation auquel il appartient et aurait reçu l'ordre de regagner Le Bourget avec son appareil.
Casablanca, 14 septembre. — Le sergent aviateur Lefèvre, de l'équipage de l’avion *Oiseau Canari*, s'embarquera, le 16 septembre, pour la France à bord du courrier de Marseille.

M. Lotti, commanditaire du raid, aurait télégraphié à Paris demandant l'envoi d'un pilote qui ramènerait l'avion en France.

L'Ouest Eclair – 19 septembre 1928 – Page 2

Lefèvre et Lotti débarquent à Marseille

MARSEILLE, 18 septembre. — Parmi les passagers arrivés ce matin par le Maréchal Lyautey, se trouvaient l'aviateur Lefèvre et Lotti, le commanditaire du raid malencontreusement interrompu à Casablanca. Tous deux rentrent à Paris où les a précédés Assollant.

L’Ouest Eclair – 23 septembre 1928 – Page 2

ASSOLLANT ET LEFÈVRE DEMANDENT À QUITTER L'ARMÉE

PARIS, 22 septembre. — Les sergents Assollant et Lefèvre viennent de demander leur libération du 34° régiment d'aviation auquel ils appartenaient.
Assollant et Lefèvre ont l'intention de ramener au Bourget leur appareil demeuré sous la garde de leur commanditaire, M Armand Lotti, à Casablanca, et de renouveler leur tentative au titre civil dès que cela leur sera possible.
Dans le cas où leur liberté ne leur serait pas rendue aussi vite qu'ils le désirent, les deux aviateurs et M. Lotti confieraient à un pilote de la maison Bernard le soin de ramener l'avion à Paris.

Le tour du monde en avionnette

BARCELONE, 22 septembre. — Poursuivant leur voyage autour du monde, l'aviateur vicomte de Sibour, accompagné de sa femme, ont quitté Barcelone ce matin, à 10h 30 à bord de leur avionnette anglaise, se dirigeant sur Alicante.

L’Ouest Eclair – 30 septembre 1928 – Page 2

LES AVIATEURS
REINE ET SERRE VONT ÊTRE LIBÉRÉS

PARIS, 29 septembre. — La longue et pénible captivité des aviateurs Reine et Serre, tombés il y a plusieurs semaines aux mains des dissidents du Rio del Oro, va enfin se terminer. On annonce que les pourparlers engagés pour leur libération ont abouti et qu'ils vont être incessamment remis par leurs ravisseurs aux autorités espagnoles de Villa-Cisneros.

Le tour du monde en avionnette

ORAN, 29 septembre. — Continuant leur étape autour du monde, sur une avionnette anglaise, le vicomte et la vicomtesse de Sibour ont quitté Oran ce matin à 8h 15, en direction d'Alger.

La « Croix du Sud »» va continuer sa randonnée

WELLINGTON, 29 septembre. — L'avion *Croix-du-Sud* a été amené de Christchurch à Bienheim, d'où le capitaine Kingsford Smith s'envolera pour l'Australie dès que les conditions atmosphériques le permettront.

Assollant et Lefèvre
obtiennent un congé

PARIS, 29 septembre. — Les sergents Lefèvre et Assollant ont quitté définitivement le 34° d'aviation ce matin, munis d'un congé sans solde de trois mois délivré par l'autorité militaire. En attendant que le ministère de l'Air ait statué sur leur démission, ils rejoignent Casablanca pour retrouver leur avion et ne se sont pas prononcés sur leurs projets.

L’Ouest Eclair – 07 octobre 1928 – Page 1

ASSOLLANT ET LEFÈVRE RENTRENT À PARIS

CASABLANCA, 6 octobre. — Les aviateurs Assollant et Lefèvre, qui ont réussi à obtenir une prolongation de laissez - passer provisoire pour leur avion de raid, ont quitté Casablanca ce matin, à 6h 15 en direction de Paris. On ignore le projet des deux aviateurs.

L’Ouest Eclair – 31 octobre 1928 – Page 2

DANS L’AVIATION

Les projets de Lefèvre et Assollant « pilotes civils »

PARIS, 30 octobre. — On sait que le Ministère de la Guerre a accepté la démission des sergents aviateurs Lefèvre et Assollant, du 34° régiment d'aviation. On sait également que tous deux, en compagnie de leur commanditaire, M. Lotti, tentèrent, sur leur avion *Canari* la traversée de l'Atlantique, mais durent atterrir à Casablanca, par suite de conditions météorologiques défavorables. D'après *Les Débats*, Lefèvre et Assollant, qui n'abandonnent ras l'aviation, auraient l'intention, au printemps prochain, d'accomplir d'intéressantes performances.

L'Ouest Eclair – 1 janvier 1929 – Page 1

L'AVION D'ASSOLLANT S'ÉCRASE SUR LE SOL

L'aviateur est indemne

(Wide World Photo)

ASSOLLANT

CHÂLONS-SUR-MARNE, 31 décembre. - Un avion commercial de la ligne Paris-Constantinople, piloté par l'aviateur Assollant, qui avait quitté ce matin Le Bourget à destination de Strasbourg, a capoté par suite de la mauvaise visibilité causée par le brouillard sur le flanc d'un coteau, près de Givry-les-Moisy, à une trentaine de kilomètres au sud-ouest de Châlons sur-Marne.
L'aviateur Assollant, projeté violemment hors de l'appareil, s'en est tiré avec quelques contusions sans gravité.
L'appareil qui avait pris feu aussitôt après sa chute, a été entièrement détruit avec une cargaison de fret d'environ 300 kilos.

L'Ouest Eclair – 26 février 1929 – Page 1

PARTIS DE CALCUTTA, PAILLARD ET LE BRIX ARRIVENT À RANGOON

Ils avaient fait escale à Akyab

CALCUTTA, 25 février. - Les aviateurs Le Brix, Paillard et le mécanicien Jousse ont quitté Calcutta ce matin, à 7 heures, en direction d'Akyab.

RANGOON, 25 février. - Les aviateurs Paillard et Le Brix et le mécanicien Jousse ont atterri à Akyab à midi 45.

RANGOON, 25 février. - Les aviateurs Paillard et Le Brix, qui avaient quitté Akyab à 14 heures, ont atterri à Rangoon, à 17 h 05. Ils repartiront pour Bangkok demain, à l'aube.
Ainsi se poursuit avec une régularité remarquable le grand raid de liaison aérienne entre la France et l'Indochine. Seules, des conditions techniques d'envol ont retardé l'arrivée des vaillants aviateurs en Indochine.
Ces difficultés rencontrées et vaincues avec une belle souplesse d'adaptation montrent non seulement la virtuosité de nos compatriotes, mais aussi l'utilité pratique d'un raid qui fournira tous les renseignements nécessaires pour doter les futures escales aériennes de tout l'équipement et de tout l'appareillage indispensables à des ports aériens.

ASSOLLANT ET LEFÈVRE PRÉPARENT UN RAID PARIS - LE CAIRE - PARIS

PARIS, 25 février. - Les aviateurs Assollant et Lefèvre préparent actuellement la mise au point de leur monoplan *Canari*, 600 chevaux, qui est arrivé hier au Bourget en vue d'un vol Paris-Le Caire-Paris.
L'équipage dont l'appareil emporterait 3 000 litres d'essence espère

pouvoir prendre le départ vers le 20 mars.
L'aviateur Lefèvre, dont les fonctions lors de leur dernière tentative transatlantique étaient celles de navigateur vient de passer avec succès son brevet de pilote et poursuit un entraînement intensif en vue de seconder utilement Assollant au pilotage, le cas échéant.

L'Ouest Eclair – 28 février 1929 – Page 1

La fin tragique du raid Marseille-Saigon

D'après les premières dépêches, l'avion est brisé, les aviateurs Le Brix et Jousse sont très légèrement blessés, Paillard est indemne

UNE BELLE LEÇON DE COURAGE ET D'HONNEUR

SAIGON, 27 février. - On annonce que l'avion de Paillard et Le Brix a fait une chute à 120 milles de Rangoon. L'avion est brisé, les aviateurs sont indemnes et le courrier est sauvé.
Les aviateurs arriveront à Saigon, le 5 mars, par le *Porthos,* courrier de l'Indochine.
PARIS, 27 février. - Le ministère de l'air a reçu officiellement la confirmation de cette nouvelle sans autres détails que ceux contenus dans notre propre dépêche. Il a demandé immédiatement des renseignements complémentaires à nos agents diplomatiques au Siam, en Indochine et espère être fixé dans le courant de la journée sur les circonstances exactes de l'atterrissage forcé de Paillard, Le Brix et du mécanicien Jousse.

Jousse est blessé à la jambe

RANGOON, 27 février. - Les aviateurs Le Brix et Paillard et le mécanicien Jousse sont arrivés à Rangoon par chemin de fer. Le Brix et Paillard sont indemnes, mais Jousse a été blessé à la jambe gauche lors de la chute de l'avion. Il a été transporté à l'hôpital dès son arrivée.
On ne sait pas encore quelle est la gravité de sa blessure.
On ignore les causses de l'accident.

Le Brix serait légèrement blessé

RANGOON, 27 février. - On apprend maintenant que l'avion *« L'Indochine »* est tombé hier matin dans le golfe de Martaban non

loin de la côte, à 9 heures environ. Les aviateurs, avec le courrier et une partie de leurs bagages, ont été sauvés par des villageois qui les ont ensuite menés en charrette au bureau de police de Theinzeik.
De là, les aviateurs ont été conduits en automobile à l'hôpital de Thaton où ils sont arrivés vers minuit. Jousse est blessé à la jambe gauche. Le Brix est lui aussi légèrement atteint. Paillard est indemne.

Un télégramme de Costes

PARIS, 27 février. - Dès qu'il a eu connaissance de l'accident survenu aux trois aviateurs, Costes leur a adressé le télégramme suivant :
« Paillard, Le Brix, Jousse à Saigon. Vous félicite effort fourni et déplore échec si près du but. »

PARIS, 27 février. - *(De notre correspondant sportif parisien)*.- Il faut rendre cette justice à *l'Ouest-Eclair* qu'il n'a pas coupé dans le panneau de l'atterrissage de Paillard et de Le Brix, à Bangkok. Quand je fus prévenu, la nuit dernière, à minuit qu'un télégramme particulier annonçait cet atterrissage, je n'y crus pas une seconde, car, sans aucun doute, Bangkok, qui est une capitale importante,

qui, de plus, possède des agences télégraphiques, aurait envoyé un câble à Londres et à Saigon, câbles qui nous serait revenus dans la journée d'hier à Paris, d'autant plus que l'escale des aviateurs se serait faite à midi à Bangkok et qu'à ce moment-là il était 5h 30 à Paris.
Le télégramme aurait donc mis 18h 30 pour parvenir à destination et aucune agence anglaise ou française n'aurait été avisée de l'évènement
Ce n'était pas possible; et c'est pourquoi, cette nuit, à 1 heure, je vous ai fait part des inquiétudes qu'on avait sur le sort de Paillard, Le Brix et Jousse. J'ajoutais qu'il était à souhaiter que l'atterrissage et je n'osais pas dire l'accident se fût produit soit en Birmanie, soit au Siam, dans la vallée du Menam et que l'équipage de *« l'Indochine »* eût évité la chaîne de montagnes qui marque la frontière de la Birmanie et du Siam.
L'événement nous a malheureusement donné raison. Le Brix, Paillard et Jousse n’ont pas atteint Bangkok.
Ils avaient échoué si près du but, à quelque 200 kilomètres de Rangoon, près de la voie ferrée qui court le long de la côte, entre Pegu et Moulmein - les télégrammes écrivent Pégou et Maulwein, non loin de la station de Thainvaik (les télégrammes indiquent Theinzel).
Il est presque probable que l'avion en panne a dû s'échouer dans une rizière comme ce fut le cas de Pelletier d'Oisy, Gonln et Carol, l'année dernière, près d'Akyab, non loin de Rangoon, et que là, il s'est effondré sur le train d’atterrissage.
Les dépêches disent que Le Brix, Paillard et Jousse sont rentrés à Rangoon par chemin de fer, que les aviateurs ne souffrent d'aucune blessure et que Jousse a été admis à l’hôpital pour qu'on lui examinât la jambe gauche dont il se plaint. Il n'y a donc rien de grave, hormis la perte de l'avion et l'insuccès de la randonnée.
Le « quelque chose » que nous- signalions hier, s'est produit au cours de la dernière étape. Jousse n'a pas pu faire durer la randonnée sur les 1 200 derniers kilomètres qui restaient à couvrir.

Ah ! quelles angoisses

Ah quelles angoisses ces hommes ont-ils eu depuis que, partis d'Allahabad, ils se sont rendus compte qu'ils ne pourraient plus arriver en triomphateurs à Saigon. Quelle a dû être leur peine lorsque, à chaque étape, ils s'interrogeaient anxieusement et se demandaient s'ils n'allaient pas être obligés de tout abandonner ! Quel courage ils ont eu lorsque, se consultant, ils savaient qu'ils pouvaient aller vers la catastrophe, mais que, leur honneur étant en jeu, ils ne pouvaient pas, ils ne devaient pas reculer.
Evidemment, ils ont parcouru 10 950 kilomètres, mais l'homme de la rue ne tiendra aucun compte de ces prouesses aériennes. Il ne voit qu'une chose : Paillard et Le Brix ne sont pas arrivés à Saigon, ils ont échoué.

La leçon d'un échec

De ce dernier accident on va certainement rendre responsable le ministère de l'Air, attaqué en ce moment de tous côtés. On dira « Costes a échoué... Le Brix a échoué. Ce n'était vraiment pas la peine de créer un ministre alors que, si on veut réfléchir, on se souviendra que le ministre de l'Air a déclaré, en prenant la direction de l'Aéronautique, qu'il ne fallait pas attendre de lui des miracles, tandis que, de notre côté, nous disions que deux ans de travail étaient nécessaires pour remettre en place la machine aérienne.
Pourtant, il est utile que les services techniques de l'Aéronautique soient renseignés exactement sur la cause de l'accident de Le Brix et Paillard et qu'e, nanti d'une enquête complète et loyale, il condamne le « quelque chose » qui rend une fois de plus l'aviation française ridicule aux yeux des Français et des étrangers.

ROBERT-GUÉRIN

ASSOLLANT & LEFÈVRE AU SEUIL DU DÉPART

ORLY, 27 février. - L'*Oiseau Canari*, 600 C.V. de l'aviateur Assollant, est arrivé hier soir à l'aérodrome d'Orly, où doit avoir lieu sa mise au pont définitive en vue du raid que l'aviateur compte entreprendre en direction du Caire, dans la première quinzaine de mars.

Assollant aura comme navigateur l'aviateur Lefèvre.

L'appareil est muni de quatre réservoirs dans le fuselage et de deux nourrices dans l'aile, d'une contenance totale de 4 500 litres.

L’Ouest Eclair – 5 avril 1929 – Dernière heure – Page 2

Grands Raids

La traversée de l’Atlantique

PARIS, 4 avril – D’après la *« Liberté »* les ex sergents Assollant et Lefèvre ont décidé, d’accord avec leur commanditaire M. Lotti, de tenter la traversée de l’Atlantique de New-York à Paris.

L'Ouest Eclair – 17 avril 1929 – Dernière heure – Page 3

POUR LE VOL TRANSATLANTIQUE NEW-YORK-PARIS ASSOLLANT ET LEFÈVRE PRÊTS À PARTIR

ORLY, 16 avril. - On avait annoncé hier soir que les jeunes aviateurs Lefèvre et Assollant avaient décidé de s'envoler ce matin de Paris pour Southampton en Angleterre; où leur monoplan doit être démonté puis embarqué à bord d'un paquebot à destination de New-York. Les deux aviateurs ont, en effet, conçu le projet de tenter, en compagnie de leur commanditaire M. Lotti, la traversée de l'Atlantique dans le sens Ouest-Est.
La nouvelle était exacte. De bonne heure, ce matin, Assollant et Lotti se trouvaient à l'aérodrome. L'avion fut sorti du hangar. On fit tourner le moteur et on attendit les dernières prévisions météorologiques.

Départ ajourné

ORLY, 16 avril. - Assollant et Lefèvre ont été contraints d'ajourner leur vol par suite des mauvaises conditions atmosphériques.

L'Ouest Eclair – 18 avril 1929 – Page 2

EN VUE D'UN RAID TRANSATLANTIQUE

Assollant et Lefèvre se sont envolés vers Southampton

ORLY, 17 avril. - Les aviateurs Assollant et Lefèvre ont quitté l'aérodrome d'Orly ce matin, à bord de leur avion transatlantique. Ils se rendent à Southampton ou l'appareil sera démonté et embarqué à bord du *« Léviathan »* à destination de New-York.
LONDRES, 17 avril.- Les aviateurs français Assollant et Lefèvre sont arrivés le 17 avril à Southampton.

A la recherche d'Andenon et Hitchcock

MELBOURNE, 17 avril. - Trois nouveaux avions militaires munis d'appareils de T. S. F. sont partis à la recherche des aviateurs Anderson et Hitchcock. Deux sont revenus à Alice Springe après des recherches infructueuses qui ont duré plusieurs heures.

PARIS-MARSEILLE EN AVION : 730 KILOMÈTRES EN 3H 35

LE BOURGET, 17 avril. - L'aviation commerciale française vient d'effectuer sur une de ses lignes aériennes principales, avec le nouveau matériel dont elle vint d'être dotée, une démonstration de transports rapides. Sur la demande de deux passagers américains désirant se rendre le plus rapidement possible à MARSEILLE, par voie aérienne, une berline de 6 places, nouveau modèle, de 450 C. V., pilotée par l'aviateur Jean Deneulin a quitté l'aérodrome du Bourget hier soir, à 15h 30 à destination de l'aérodrome de Marseille-Marignane sans escale.
Le voyage par vent nul et mauvaise visibilité, s'est effectué sans Incident.
Le pilote Jean Deneulin a atterri à Marseille à 17 h 05, ayant couvert en 3h 35 les 730 km du parcours, soit à l'excellente moyenne horaire commerciale de 204 km.

L'Ouest Eclair – 19 avril 1929 – Page 1

Wide World Photo

Les aviateurs Lefèvre, Lotti et Assollant qui s'embarquent pour l'Amérique. En bas leur avion transatlantique

L'Ouest Eclair – 20 avril 1929 – Page 1

LE RAID BELGIQUE-CONGO

Les deux aviateurs ont péri

(Wide World Photo)

L'AVIATEUR BELGE THIEFFRY

BRUXELLES, 19 avril. - On apprend que l'aviateur Thieffry et son pilote Gaston Julien ont péri dans l'accident survenu au bord du lac Tanganyika, le 10 avril.

BRUXELLES, 19 avril. - Mardi dernier, l'avion de Thieffry fut pris au Congo, à 150 kilomètres au nord d'Albertville, dans une tornade. La force du vent plaqua littéralement l'appareil sur le sol. Thieffry et son second Julien furent tués sur le coup, tandis que le mécanicien était grièvement blessé.
Edmond Thieffry, officier de réserve et avocat à la Cour d'appel de

Bruxelles, avait essayé, à plusieurs reprises, d'établir des liaisons par la voie aérienne entre la Belgique et le Congo Il laisse une veuve et cinq enfants.

ASSOLLANT AYANT EMBARQUÉ SON AVION REVIENT AU BOURGET

LE BOURGET, 19 avril. L'aviateur Jean Assollant, pilote de l'avion transatlantique dont le départ d'Orly pour Southampton en compagnie de son coéquipier Lefèvre et de son commanditaire Lotti a été annoncé mercredi dernier, est rentré hier après-midi, après avoir assisté au démontage et à l'embarquement de son appareil.
Assollant poursuit son entraînement en vue de son prochain voyage transatlantique.
Il a repris à cet effet son service de pilote de ligne à bord de l'avion régulier Paris-Strasbourg. Il a quitté Le Bourget ce matin à 5h 45 et est arrivé à Strasbourg à 8h 13
Assollant quittera la France pour New-York dans les premiers jours de mai.

Marseille-Paris en 3h 07

LE BOURGET, 19 avril. - L'aviateur Camille Sautreau, pilotant la berline postale de la compagnie aérienne assurant la liaison Marseille-Paris-Londres, qui avait couvert, le 17 avril, le parcours Paris-Marseille en 3h 36, vient d'effectuer le voyage' de retour sans escale dans le temps record de 3h 07.

L’Ouest Eclair – 30 avril 1929 – Page 2

Les préparatifs du raid Paris New-York

MEW-YORK, 29 avril. — Le monoplan Bernard-Hispano-Suiza, avec lequel Lefèvre et Assollant comptent tenter la traversée de l'Atlantique, et qui est depuis quelques jours dans les hangars du champ d'aviation de Roosevelt-field, sera essayé pendant trois jours, par les deux aviateurs, puis commenceront les préparatifs du raid New-York-Paris. M. Armand Lotti, le commanditaire, est attendu mardi.

L'Ouest Eclair – 2 mai 1929 – Dernière heure – Page 3

La traversée de l'Atlantique

CHERBOURG, 2 mai. - *(De notre correspondant particulier.)* M. Armand Lotti, qui finance le raid transatlantique que doivent tenter prochainement MM. Lefèvre et Assollant, s'embarque aujourd'hui sur le *Président Roosevelt*, avec M. Assollant.
Ils vont rejoindre à New-York M. Lefèvre, qui s'est embarqué sur le *Leviathan*, à bord duquel avait été placé l'*Oiseau Canari*.
M. Lotti a déclaré que ses compagnons et lui espèrent tenter la traversée du 20 au 31 mai.

L'Ouest Eclair – 7 mai 1929 – Page 2

AVANT LA TRAVERSÉE TRANSATLANTIQUE NEW-YORK-PARIS

PARIS. 6 mai. - L'aviateur Jean Assollant vient de quitter Paris à destination de New-York, où il va rejoindre ses coéquipiers Lefèvre, navigateur, et Lotti son commanditaire, qui l'y ont précédé de 15 jours avec leur monoplan transatlantique de 800 chevaux dont Assollant veut faire la mise au point après remontage.

L'Ouest Eclair – 15 mai 1929 – Dernière heure – Page 3

POUR LE VOL TRANSATLANTIQUE
ASSOLLANT ET LEFÈVRE FONT DES VOLS D'ESSAI

NEW-YORK, 14 mai. - Les aviateurs français Assollant et Lefèvre, qui attendent à l'aérodrome de Roosevelt Field le moment opportun pour entreprendre avant la fin du mois la traversée de l'Atlantique de New-York à Paris, ont effectué à bord de leur appareil plusieurs vols d'essai au cours desquels ils ont atteint la vitesse moyenne de 240 kilomètres à l'heure.
Les aviateurs ont l'intention de battre le record de 33 heures et demie établi par le colonel Lindbergh, leur appareil pouvant, si tout marche bien, parcourir les 5 760 kilomètres, qui séparent New-York de Paris, en 30.heures

New-York-Stockholm

LONDRES, 14 mai. - Suivant un message américain, les aviateurs Cramer et Hassel, accompagnés du financier américain Fredericks, partiront de New-York en juin, à destination de Stockholm et de Copenhague, via le Groënland et l'Islande, à bord d'un avion à trois moteurs du type Fokker.
Une quinzaine de jours plus tôt, les deux aviateurs suédois partiront de Stockholm pour New-York, en passant par le Groenland.

Le bel exploit d'un aviateur

LE BOURGET, 14 mai. - L'aviateur Jean Deuneulin, à bord d'un appareil commercial de 450 chevaux dans lequel avaient pris place des passagers, a effectué en quatre jours le voyage Paris-Madrid-Fez-Madrid-Paris soit près de 4 400 kilomètres en 22h 35 de vol effectif.
Parti du Bourget le 9 mai, à 14h 40 il atterrissait à Burgos à 19h 50. Le 10 mai, il accomplissait le trajet Burgos-Séville en 3h 34, le 11 mai, Séville-Fez en 2h 10, le 12 mai, Fez-Madrid en 5h 05, le 13

mai, Madrid-Paris en 6h 20.
L'aviateur Deuneulin totalise plus de 5 000 heures de vol.

Angleterre-les Indes sans escale

LONDRES, 14 mai. - La duchesse de Bedford et le capitaine Barnard se préparent à tenter au début du mois prochain, le voyage sans escale Angleterre-Les Indes en deux jours. Selon *l'Evening Standard*, les pilotes s'envoleraient à bord de la *Princesse Xenia*, l'avion avec lequel ils effectuèrent l'an dernier la même tentative qu'ils durent abandonner à Bouchir par suite de troubles de moteur.

LE CONGRÈS INTERNATIONAL DE L'AVIATION SANITAIRE

PARIS, 14 mai. - Aujourd'hui, à 14 heures 30, dans les salons de l'Aéro-Club de France, le maréchal Lyautey assisté du professeur Richet, membre de l'Institut, a souhaité au nom de la France, la bienvenue aux délégués des 35 nations étrangères officiellement représentées au premier Congrès international de l'Aviation sanitaire qui se tiendra à Paris du 15 au 20 mai.

L'Ouest Eclair – 16 mai 1929 – Page 1

(Keystone view)

En haut : Assollant
En bas : Lefèvre
Qui vont tenter le raid New-York – Paris

L'Ouest Eclair – 20 mai 1929 – Dernière heure - Page 3

LEFÈVRE ET ASSOLLANT
comptent partir demain de New-York
pour traverser l'Atlantique

NEW-YORK, 19 mai. - Les aviateurs Lotti, Lefèvre et Assollant ont terminé leurs préparatifs. Ils s'envoleront pour l'Europe aussitôt que le temps le permettra. Ils sont d'avis que la basse température qui sévit au-dessus de Terre-Neuve exclut la possibilité d'un départ à l'aube demain, deuxième anniversaire de la traversée solitaire de l'Atlantique par le colonel Lindbergh.
Toutefois les aviateurs espèrent pouvoir partir mardi. Leur avion (un monoplan) au cours de vols d'essai a atteint 150 milles à l'heure, vitesse remarquable pour un appareil construit pour transporter de lourdes cargaisons.

L'Ouest Eclair – 23 mai 1929 – Dernière heure - Page 3

LE RAID NEW-YORK-PARIS

NEW-YORK, 22 mai. - Si les prévisions météorologiques pour demain sont bonnes, Lotti a l'intention d'en profiter pour amener son appareil à Old Orchard et le départ pourrait avoir lieu sans nouveau retard.
Lotti et Assollant achèvent leurs préparatifs.

Un avion dans un marais

HYÈRES, 22 mai. - L'avion *Béarn*, piloté par un enseigne de vaisseau, a capoté, cette nuit, dans un marais de la plage d'Hyères. Le pilote est sain et sauf. L'appareil est endommagé.

Un record battu

GRAVEMUNDE, 22 mai. - L'aviateur Rolf Starke a atteint, à bord d'un hydravion portant 1 000 kilos, la vitesse horaire de 235 kilomètres.
Cette performance, qui constitue le record du monde, a été établie sur le circuit île de Poel-Terre de Darnashoeved-Gravemunde.

Le ravitaillement aérien

NEW-YORK, 22 mai. - Le monoplan *« Les Trois Mousquetaires »*, qui a pris l'air hier à Roosevelt Field pour tenter de battre le record du vol d'endurance avec ravitaillement aérien, qui est actuellement de 150 heures 46', a dû atterrir après six heures de vol, ayant endommagé son stabilisateur pendant un ravitaillement.

L'accident de Saint-Raphaël

TOULON, 22 mai. – (*de notre correspondant particulier)*. Voici quelques détails sur les victimes du terrible accident d'aviation qui s'est produit hier à Saint-Raphaël.

L'enseigne de 1ère classe Peltier était originaire de Paris, et célibataire. Il se trouvait à Saint-Raphaël depuis quatre mois. Il accomplissait un stage de perfectionnement.

L'enseigne de 2ème classe Genest né à Lannion (Côtes-du-Nord), accomplissait également un stage de perfectionnement. Ce sont deux excellent officiers, doublés de valeureux pilotes qui disparaissent.

L’Ouest Eclair – 24 mai 1929 – Page 3

Le raid transatlantique d'Assollant et Lefèvre

LONDRES, 23 mai. — On mande d'Old Orchard :
En raison du mauvais état dans lequel se trouve le terrain de l'aérodrome de Roosevelt-Field, par suite des pluies, les aviateurs Lotti, Lefèvre et Assollant sont attendus à Old Orchard et il est possible que les aviateurs français s'envolent en même temps que l'avion *flamme verte* pour la traversée de l'Atlantique.

Un nouveau vol transatlantique

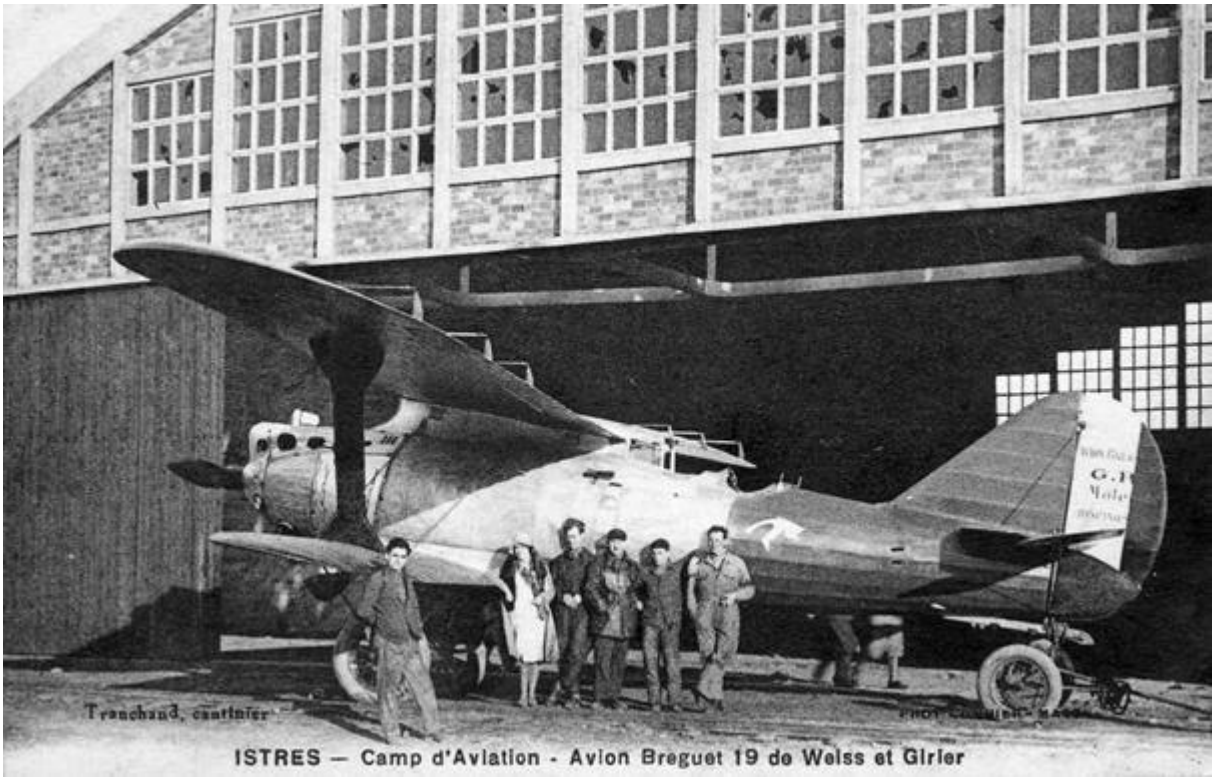
MEW-YORK, 23 mai. — L'aviateur Clarens Chamberlain a annoncé qu'il avait l'intention de tenter un nouveau vol transatlantique l'été prochain, à bord d'un hydravion de 10 tonnes, dont il est en train d'établir les plans.

A l'attaque des records

PARIS, 23 mai. — Demain matin, à 5 heures, Mlle Maryse Bastié prendra son vol, .de l'aérodrome du Bourget, en vue de tenter de battre le record féminin de durée sur avion léger. Elle emportera pour 27 heures d'essence.
C'est également demain matin, à 5h 30, que les commandants Weiss et Girier tenteront le record de vitesse sur 5 000 kilomètres sur le circuit Le Bourget-Etampes et retour et non sur Paris-Chartres.

Lemoigne bat un record d'altitude

VILLACOUBLAY, 23 mai. — L'aviateur Lemoigne a réussi ce soir à battre le record du monde d'altitude avec 500 kilos de charge : il a atteint l'altitude de 9 600 mètres environ. Le précédent record appartenait à l'Allemand Schinzinger qui avait atteint l'altitude de 9 180 mètres.



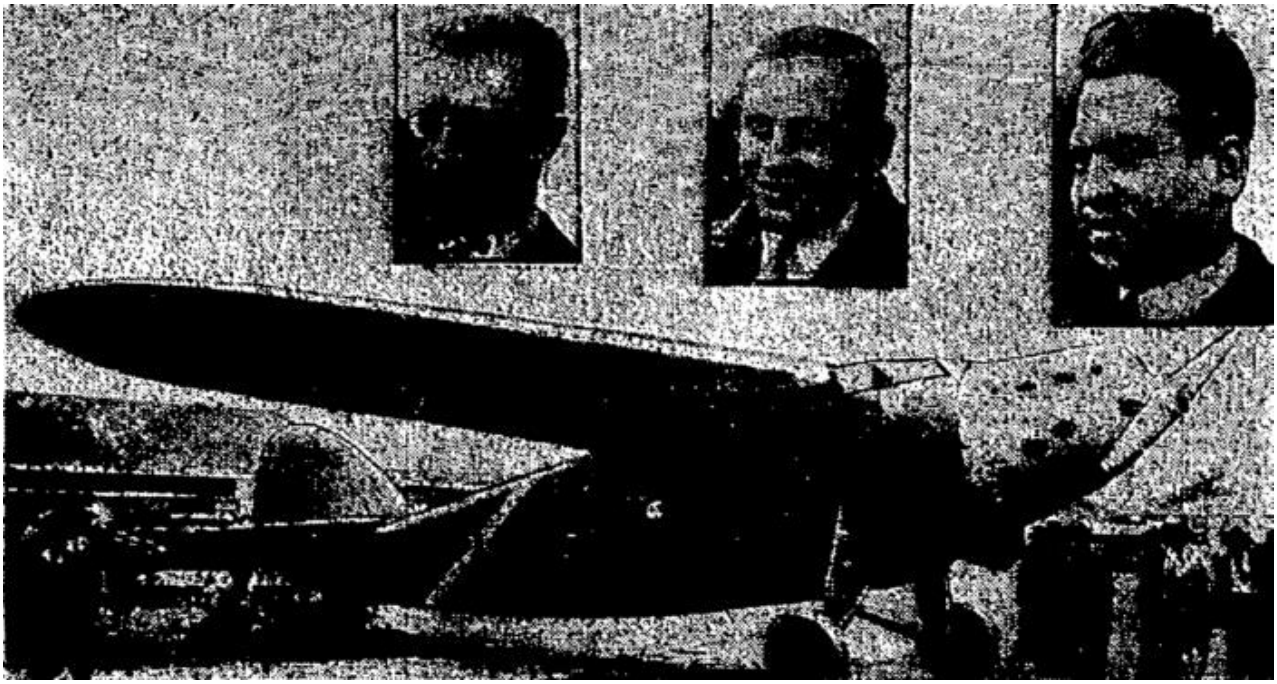
Le Breguet 19 de Weiss et Girier

L'Ouest Eclair – 25 mai 1929 – Dernière heure - Page 3

Les raids transatlantiques

NEW-YORK, 24 mai. - L'aviateur Yancey, après avoir étudié les rapports météorologiques de l'après-midi a annoncé qu'en raison du mauvais temps, il ne tenterait probablement pas de prendre son vol samedi.
On ne sait rien des intentions des aviateurs français Assollant et Lefèvre mais rien ne permet de croire qu'ils partiront avant les aviateurs américains.

L'Ouest Eclair – 26 mai 1929 – Page 1



(Wide world Photo)

Les aviateurs français (en médaillon de gauche à droite) Lotti, Assollant et Lefèvre vont tenter incessamment la traversée de l'atlantique de Old-Orchard à Paris

L'Ouest Eclair – 27 mai 1929 – Page 1

Assollant et Lefèvre, prêts à s'envoler, ajournent leur départ

OLD-ORCHARD (Maine), 26 mai. Hier soir, l'*Oiseau Jaune* a fait son plein d'essence et les aviateurs Lefèvre et Assollant ont demandé au prêtre du village de bien vouloir les confesser, puis avisèrent l'administration des Postes d'avoir à tenir prêt le courrier de France pour ce matin, à 7h 30.
Mais à la dernière heure les prévisions atmosphériques étant nettement défavorables ils ont renoncé à prendre leur départ aujourd'hui pour le raid transatlantique qu'ils comptent entreprendre à destination de Paris. Ils espèrent pouvoir partir demain matin dès l'aube.

Les aviateurs américains font la même chose

OLD-ORCHARD (Maine), 26 mai. — Les aviateurs américains ont également décidé de suivre l'avis du bureau météorologique qui déconseille tout départ avant lundi. L'avion américain *Flamme verte* de Williams, ne pourra donc pas s'envoler avant demain matin, au plus, tôt, pour Rome.

L'Ouest Eclair – 28 mai 1929 – Page 1

Les raids transatlantiques

Nouvel ajournement

OLD-ORCHARD, 26 mai — Les aviateurs de la *Flamme verte* et de l'*Oiseau jaune* ont décidé de retarder leur essai de vol transatlantique en raison du mauvais temps.

L'Ouest Eclair – 29 mai 1929 – Dernière heure - Page 3

LES RAIDS TRANSATLANTIQUES

L' « Oiseau Jaune » et la « Flamme Verte » doivent s'envoler aujourd'hui

OLD-ORCHARD (Maine), 28 mai. - Les aviateurs de *l'Oiseau Jaune* et de la *Flamme Verte* annoncent qu'ils partiront demain matin à 8 heures, pour leur vol transatlantique, le temps s'étant sensiblement amélioré.

L’Ouest Eclair – 30 mai 1929 – Page 1

L' « Oiseau jaune » s'envole et, peu après, revient à son point de départ

M. Lotti a déclaré qu'il allait repartir incessamment

OLD-ORCHARD, 29 mai. — L'avion *« Oiseau jaune »* ayant à bord Assollant, Lefèvre et Lotti, a pris son vol à 9h 56 pour Paris.

OLD-ORCHARD, 29 mai. — L'avion *« Flamme verte »* dont on annonçait, le départ pour Rome à 9h 57 ce matin, n'est pas parti.
Seul, l’*« Oiseau jaune »* avait pris son vol. mais, pour une cause encore indéterminée, l'appareil a fait demi-tour et a atterri à son point de départ.
M. Lotti a refusé de donner la raison du retour, mais on croit que l'avion n'a pu atteindre la hauteur nécessaire avant de s'engager au-dessus de l'Océan.

OLD-ORCHARD, 29 mai. — Avant d'atterrir, Assollant avait vidangé partiellement ses réservoirs.
M. Lotti a déclaré qu'il allait faire les préparatifs nécessaires pour repartir immédiatement.

La cause de l'échec

OLD-ORCHARD, 29 mai. — C'est par suite d'une fuite à la soudure du réservoir causant une perte importante d'essence que l'aviateur Assollant est revenu à son point de départ.

La « Flamme verte » avait tenté de décoller

OLD-ORCHARD, 29 mai. — L'avion *Flamme verte* avait bien tenté de prendre le départ ce matin, à 9h 57, en même temps que l’*Oiseau jaune*, mais sa roue gauche s'étant enlisée dans le sable, il ne put décoller.
Une confusion se produisit alors sur la plage.

L'O*iseau Jaune*, lui, avait décollé lentement et avait disparu au milieu de la brume dans la direction de l'Océan, lorsque 15 minutes après on le vit revenir et atterrir à son point de départ.

OLD-ORCHARD, 29 mai. — L'Oiseau jaune a fait demi-tour et à 10h 15, il survolait la plage d'Old-Orchard.

L'Ouest Eclair – 30 mai 1929 – Dernière heure – Page 3

Pourquoi les deux aviateurs ont-ils abandonné ?

PARIS, 29 mai (De notre correspondant sportif parisien). — Le fil américain a marché aujourd'hui. Il a, comme toujours, merveilleusement marché, car les départs d'Assollant et Lefèvre, d'une part, des aviateurs américains Yancey et Williams, d'autre part, ont été télégraphiés... avant même que l'*Oiseau jaune* et la *Flamme verte* aient quitté Old-Orchard !

Il a bien fallu avouer, quelques instants après, que la *Flamme verte* n'avait pas quitté l'aérodrome !...

C'est pourquoi il faut toujours se méfier des dépêches américaines et pourquoi il faut toujours se rappeler cette boutade dont les militaires, autrefois, s'amusaient et qui était de « ne jamais exécuter un ordre avant d'avoir reçu le contre-ordre ».

C'est l'histoire de Nungesser-Coli et du Brewien qui se renouvelle. Les agences américaines se font une telle concurrence que chacune veut arriver la première. Il y avait ainsi, voici quelques années, un match de boxe très important auquel participait un Américain. Ce match avait lieu en vingt rounds. Au 14° round, le correspondant d'une agence, estimant que le boxeur américain devait recevoir la victoire aux points, télégraphia : « Un tel vainqueur ». Son pronostic était bon et il se frotta les mains après le match. Quelle ne fut pas sa stupéfaction quand, 24 heures après, il lisait un câble où on lui reprochait sans aménité de n'avoir pas su passer rapidement le résultat et d'avoir mal organisé son service. Il se renseigna. Son concurrent avait passé la victoire... le 10° round terminé !

Pour en revenir à nos aviateurs, Assollant et Lefèvre sont partis ce matin et ils sont revenus vingt minutes après. Leur retour donne lieu à deux versions : l'une attribue le demi-tour à l'impossibilité à l'avion de gagner de la hauteur, l'autre signale une fuite au réservoir d'essence. A 5 000 kilomètres de Old-Orchard on ne peut, certes, émettre une opinion qui soit la bonne. Mais tout de même, je me rappelle que l'an dernier la préoccupation d'Assollant était de savoir si l'avion pourrait facilement s'élever et l'on se souvient qu'il

ne put quitter le Bourget avec la charge entière pour tenter le raid Paris-New-York et que c'est avec une charge réduite qu'il se rendit à Casablanca en compagnie de Lefèvre.
Des améliorations devaient être apportées à l'appareil pour lui permettre d'atteindre une altitude convenable de route, tout au moins pour les 1 000 premiers kilomètres, avant l'allégement de 600 à 700 litres d'essence.
C'est un problème technique extrêmement ardu. Ou vous avez un avion bon planeur, mais dont la vitesse, eu égard à un coefficient faible de finesse (rapport entre la puissance motrice, la voilure et la résistance à l'avancement) est relativement faible et se traduit par une moyenne de 140 à 150 à l'heure (exemple Lindbergh) et alors vous pouvez gagner assez facilement une hauteur convenable sans avoir à raser les flots : ou vous avez un avion d'une finesse à un coefficient élevé, à vitesse de 180 à 200 kilomètres à l'heure (exemple l'*Oiseau jaune*), mais planeur moyen. Et, dans ce cas, il faut prévoir que pendant 5 à 6 heures il faudra naviguer entre 200 et 400 mètres de hauteur. Le tout est de savoir si le temps est assez favorable pour se permettre cette audace.
C'est exactement le cas de Ferrarin et de Del Perte qui, l'an dernier, partant de Rome pour tenter le record de la distance en ligne droite, qu'ils réussirent du reste en atterrissant à Natal (Brésil), durent raser les flots de la Méditerranée jusque près de Tanger.
« Plusieurs fois, nous a dit Ferrarin plus tard, nous avons eu la crainte de boire un bouillon, car l'avion était rabattu vers l'eau, tellement, parfois, l'air était peu porteur. C'est seulement en arrivant au Maroc que nous avons pu grimper. »
Voilà donc une explication technique
« C'est, je crois, la bonne, » m'a dit tout à l'heure le frère de l'aviateur Lefèvre.

Mais il se peut aussi qu'une fuite se soit déclarée à un réservoir d'essence, bien qu'avec ces Américains on ne sache pas si, ayant vu Assollant vidanger une partie de l'essence, avant l'atterrissage, ils n'auraient pas pris cette vidange pour une fuite. Avec eux, il ne faut jamais s'étonner de rien.

ROBERT GUÉRIN

M. Lotti est désolé...

OLD-ORCHARD, 29 mai. — M. Lotti a exprimé la déception de ses compagnons obligés de retourner, alors que l'avion volait à 200 pieds, le moteur fonctionnant parfaitement.
M. Lotti a commandé mille gallons d'essence dans l'intention de repartir aussitôt que le réservoir sera réparé, probablement demain.
OLD-ORCHARD, 29 mai. — Le lieutenant Melka, qui pilotait l'avion garde-côte chargé d'accompagner l'*Oiseau jaune* au début de son voyage, a déclaré que l'avion commença à perdre de la hauteur alors qu'il atteignait le phare de Portland, à une douzaine de milles de Old-Orchard. Le lieutenant Melka a envoyé un appel radiotélégraphique aux vapeurs côtiers pour qu'ils vinssent au secours de l'*Oiseau jaune*, puis il a annulé son appel quand Assollant eut vidangé son réservoir et repris de l'altitude.

L'Ouest Eclair – 31 mai 1929 –Page 1

LE RAID NEW-YORK PARIS

OLD-ORCHARD, 30 mai. — Le départ des avions *Oiseau jaune* et *Flamme verte* a été ajourné de nouveau en raison du mauvais temps.

L'Ouest Eclair – 8 juin 1929 – Dernière heure - Page 3

L'« OISEAU JAUNE » ET LA « FLAMME VERTE » ONT FAILLI ÊTRE DÉTRUITS PAR LA TEMPÊTE

LONDRES, 6 juin. - L'*Oiseau Jaune* et la *Flamme verte*, les deux avions qui doivent servir au vol transatlantique projeté par les équipages français et américains, furent, d'après des messages *Exchange Telegraph*, en danger d'être complètement détruits par les flots au cours de l'avant-dernière nuit.
La plage d'Old Orchard (Maine), était balayée par une très haute marée et les vagues menaçaient de rompre les amarres des appareils. Fort heureusement, en l'absence des équipages, des volontaires, comprenant des agents de police, des pompiers, des journalistes et des photographes, entreprirent de déplacer les appareils et de les conduire dans un endroit abrité.

L'Ouest Eclair – 12 juin 1929 – Page 3

ASSOLLANT SE MARIE AVANT DE TENTER LA TRAVERSÉE DE L'ATLANTIQUE

OLD-ORCHARD, 11 juin. — On croit savoir que le ministère français de l'Air, tout en refusant de patronner la tentative des aviateurs Assollant et Lefèvre de traverser l'Atlantique de New-York à Paris, ne veut pas cependant mettre obstacle à cette tentative.
On annonce d'autre part que le pilote aviateur français Jean Assollant a épousé aujourd'hui miss Parker, de New-York au cours d'une cérémonie intime à l'Hôtel de Ville d'Old Orchard.

L'Ouest Eclair – 13 juin 1929 – Page 2

LES RAIDS AÉRIENS

Un vol d'essai du « Sverige »

REYKJAVIK, 12 juin. - L'avion *« Sverige »* est parti à 8h 41 à destination du Groenland.

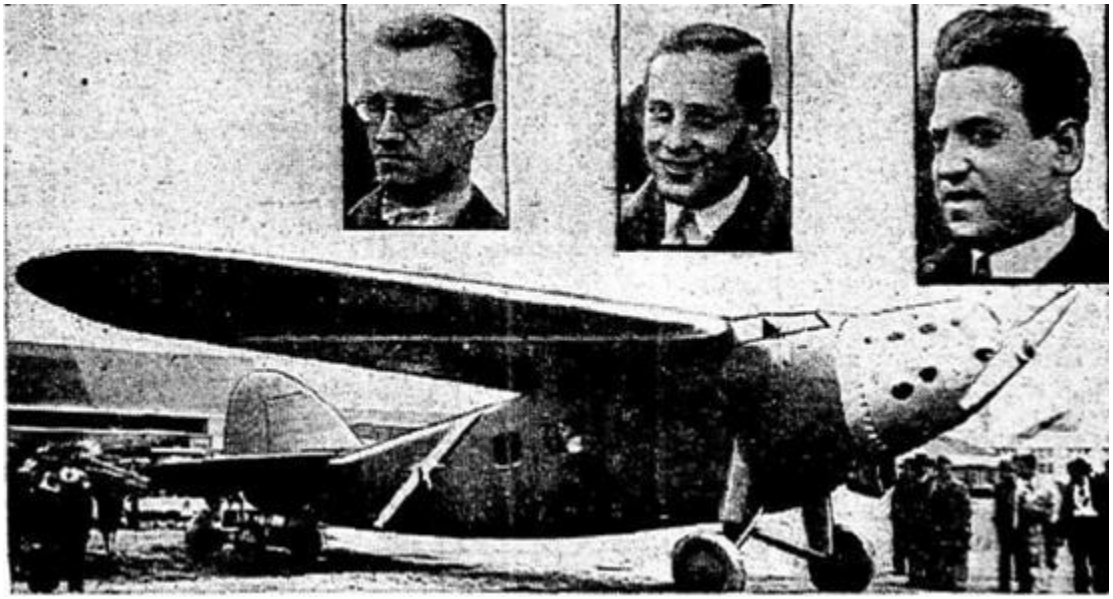
REYKJAVIK, 12 juin. - Le *Sverige* est revenu à Reykjavik où il a amerri à 9 heures. L'aviateur Ahrenberg a déclaré qu'il avait voulu faire un vol d'essai.

L'Oiseau Jaune s’envolera-t-il aujourd'hui ?

OLD-ORCHARD, 13 juin. - Comme les renseignements météorologiques sont favorables, les deux avions *Flamme Verte* et *Oiseau jaune*, font leurs préparatifs pour s'envoler demain.

L'Ouest Eclair – 14 juin 1929 – Page 1 et 2

L' « OISEAU JAUNE » D'ASSOLLANT ET LEFÈVRE S'EST ENVOLÉ HIER POUR TRAVERSER L'ATLANTIQUE D'OLD-ORCHARD À PARIS



(Wide World Photo)

Voici les trois aviateurs français (en médaillon) Lotti, Assollant et Lefèvre qui sont partis pour traverser l'Atlantique sur leur avion « Oiseau jaune ».

OLD-ORCHARD, 13 juin. — Les aviateurs Lefèvre et Assollant, accompagnés de M. Lotti, ont pris leur vol à 10 h 8 (heure américaine).

OLD-ORCHARD, 13 juin. — L'avion *Oiseau jaune*, ayant à bord les aviateurs Assollant, Lefèvre et M. Lotti et emportant 973 gallons d'essence, a décollé lentement de la plage après avoir parcouru 1 mille trois quarts.
Après s'être élevé à une hauteur de 150 mètres environ, il a pris la direction du sud.
Puis il a survolé à nouveau la plage et est parti en direction de l'est, suivi par un hydravion garde-côtes. Les deux appareils ont disparu de la brume.

OLD-ORCHARD, 13 juin. — Dix minutes après le départ, l'avion garde-côtes a signalé par T. S. F. que l'*Oiseau jaune*t s'était élevé à une hauteur de 300 mètres et qu'il poursuivait sa route d'une façon satisfaisante.
On se souvient qu'Assollant et Lefèvre partis le 4 septembre 1928 pour tenter la traversée de l'Atlantique par les Açores avaient dû atterrir à Casablanca par suite d'une fuite d'huile. Le lendemain ils s'envolaient de Casablanca pour Saint-Louis du Sénégal, niais avaient fait demi-tour par suite d'une fuite d'essence.

A la suite des critiques dont les aviateurs avaient été, de ce chef, gratifiés, ils ont voulu par une action d'éclat affirmer leurs qualités d'aviateur.

La « Flamme Verte » s'écrase sur le sol

OLD-ORCHARD, 13 juin. — L'avion *« Flamme verte »* s'est écrasé sur le sol au moment où il effectuait une tentative de départ pour Rome. L'avion a fait un tête-à-queue et couché sur l'aile gauche. On croit que le pilote est sauf.

L’Ouest Eclair – 14 juin 1929 – Dernière heure - Page 3

Le raid transatlantique d'Assollant, Lefèvre et Lotti

PARIS, 13 juin. — De notre correspondant sportif parisien. — Ainsi Assollant, Lefèvre et Lotti, tous trois à bord de l'*Oiseau Canari* emportant leurs destinées, ont quitté définitivement, semble-t-il, Old-Orchard, en direction de Paris, par la voie la plus directe puisque, au lieu de suivre la côte septentrionale des Etats-Unis, ils ont, quittant la terre américaine, pris aussitôt le large. Ils ont emporté une provision de 4 000 litres d'essence, c'est-à-dire une quantité suffisante de combustible pour voler de 34 à 35 heures et d'effectuer un parcours à la moyenne horaire de 180 kilomètres, de 6 100 à 6 300 kilomètres.

Si l'on s'en tient à la distance mesurée d'après l'arc de grand cercle, le parcours Old-Orchard-Paris est de 5 400 kilomètres environ. Mais, en passant par Terre-Neuve et empruntant le chemin que Lindbergh a suivi il y a deux ans, la distance doit être au maximum de 5 800 kilomètres. Les aviateurs ont donc une marge suffisante pour atteindre la côte française d'abord, Paris ensuite, d'autant plus que dans le sens ouest-est, ils peuvent compter sur des vents favorables qui leur feront faire parfois des moyennes de 200 kilomètres.

On peut espérer, si tout va bien, les voir arriver au Bourget demain entre 20 et 21 heures.

Rappelons que Assollant, Lefèvre et Lotti avaient fait une première tentative de départ le 29 mai dernier, également de Old-Orchard. Ils emportaient ce jour-là 1 100 gallons d'essence, c'est-à-dire, 4 600 litres, ils avaient l'idée, non seulement d'atteindre Paris, mais encore de battre le record du monde en ligne droite, qui est de 7 225 kilomètres, car, à un régime réduit de moteur à partir des 2/3 du parcours et volant a 180 de moyenne, ils pouvaient parcourir théoriquement et peut être pratiquement une distance de 7 500 à 7 600 kilomètres.

Leur première aventure les a conduits a plus de sagesse. Ils ont réduit la quantité d'essence. Leur but n'est plus le record, il est Paris. Souhaitons qu’ils arrivent à bon port.

Les précurseurs
Voici la liste des traversées de l'Atlantique effectuées par l'avion ou hydravion :
1. Alcock et Brown, 14 et 15 juin 1919 ; Saint-Jean-de-Terre-Neuve à Clifden (Irlande). 3 000 kilomètres en 16h 12 ; moyenne, 187 kilomètres à l'heure.
2. Lindbergh, 20 au 21 mai 1927 ; 5 836 kilomètres, distance officielle record, 33h 30 de vol ; moyenne horaire. 174 kilomètres
3. Chamberlain-Lévine, 4 au 6 juin 1927 : New-York-Eisleben (Saxe), distance officielle record, 6 294 kilomètres ; 42 heures de vol ; moyenne horaire, 150 kilomètres.
4. Byrd, Acosta, Noville, Balcken, 29 juin au 1er juillet 1927, New-York-Ver-sur-Mer.
5. Brock et Schlée, 27 et'28 août 1927, de Harbour-Grâce (Terre-Neuve) à Croydon, 3 000 kilomètres en 23h 19.
6. Koehl. Hunefeld, Fitzmaurice, 12 et 13 avril 1928, de Dublin à l'île Greenly (Canada), 36 heures de vol, 5 000 kilomètres environ.
7. Miss Earhardt, Stutz Gordon (hydravion), le 17 et 18 juin 1928, de la baie des Trépassés (Terre-Neuve) à Burry-Port (Pays de Galles), en 26h 50.

ROBERT-GUÉRIN.

OLD-ORCHARD, 13 juin. — L'avion garde-côtes est revenu 40 minutes après son départ. Le pilote a déclaré que l'*Oiseau jaune* était à cent milles au large et qu'il volait rapidement se tenant à une hauteur de 300 mètres environ.
L'avion *Flamme Verte* est endommagé. Les aviateurs sont indemnes.

L'itinéraire de l'« Oiseau jaune

OLD-ORCHARD, — Lors du départ de l'*« Oiseau jaune »*, Assollant a déclaré qu'il avait l'intention de survoler cap Sable sur la côte méridionale de la Nouvelle-Ecosse pour atteindre en naviguant vers le Sud-Est, le point géographique défini par 41° de latitude et 47° de longitude, puis de mettre le cap dans la direction du Nord-Est vers le point de latitude 47 et de longitude 29 et de s'orienter ensuite vers l'Est en volant le long du 47° parallèle vers Saint-Nazaire et de là vers Paris.

L’Ouest Eclair – 15 juin 1929 – Page 1 et 2

« L'Oiseau jaune » au-dessus de l’Atlantique

PLUSIEURS TRANSATLANTIQUES ONT REÇU DES MESSAGES DES VAILLANTS AVIATEURS QUI S'APPROCHENT Á TIRE D'AILES DES CÔTES FRANÇAISES

(Wild World Photo)

L'aviateur LEFÈVRE - L'aviateur ASSOLLANT - M. LOTTI

Nous donnons au fur et à mesure de leur réception les différents télégrammes que nous recevons des agences sur la traversée transatlantique de l’*Oiseau jaune*.

Aperçus par un vapeur

NEW-YORK, 14 juin. — Les aviateurs français ont survolé le bateau *Wytheville*, à 300 milles au sud-est du cap Sablé, à 6h 45 (heure américaine). — [New-York Herald).
Cette dépêche se trouvait confirmée peu après par le télégramme suivant reçu de New-York par l'agence Havas :

Un message sans fil du capitaine du vapeur *Wytheville* déclare que l'*Oiseau Canari* survolé ce navire par 41°9 de latitude nord et 49°40 de longitude ouest
Tout allait apparemment bien à bord.
[Le point marqué par ces dépêches se trouve à environ 1 550 km du point de départ de l'Avion *Canari*, ce qui semblerait indiquer que les aviateurs marchent à environ 180 km à l'heure. Cette vitesse, qui est celle prise dès le début par l'Avion *Canari*, confirmerait qu'en effet tout s'est passé normalement à bord depuis le départ.]

LONDRES, 14 juin. — Les dernières nouvelles reçues sur le vol transatlantique de l'*Oiseau Canari* sont les suivantes : On mande de Barharbor (Maine), que la station radio de la marine a reçu du garde-côtes Tampa un message qu'il a capté lui-même du vapeur *Wytheville*, lequel signalait avoir aperçu un avion qu'il supposa être l'*Oiseau Canari* volant à environ 800 milles du Cap Race et se dirigeant vers l'est avec un léger vent arrière soufflant de l'ouest.
Les conditions atmosphériques étaient favorables et la visibilité bonne. Le baromètre indiquait que le beau temps allait continuer contrairement aux rapports reçus précédemment de Saint-Jean-de-Terre-Neuve, d'Halifax et d'autres stations.
Le sans-fil ajoutait que si l'avion aperçu est bien l'*Oiseau Canari*, il aurait parcouru approximativement 1 500 km à une moyenne horaire de 160 km.

Voici une nouvelle confirmation de source américaine

NEW-YORK, 14 juin — On mande de Barharbor (Maine), que d'après un message capté par le garde-côtes *Tampa* et provenant du paquebot *Wytheville*, la position géographique de l'*Oiseau jaune* au moment où ce vapeur l'a aperçu était la suivante : Latitude nord 41°09, longitude ouest 49°40, ce qui situe l'avion à environ 850 milles, 1 500 kilomètres, au sud-est d'Old-Orchard.

Les dernières observations météorologiques reçues au sujet des conditions au milieu de l'océan Atlantique sont celles transmises par le paquebot Laconia dont la position à 1 heure du, matin était la suivante : Latitude 47°8, longitude 28°7. Le temps était couvert

avec petite pluie fine et visibilité passable.

Au nord des Açores

PARIS, 14 juin. — M. Lotti, père du commanditaire des aviateurs Assollant et Lefèvre, a reçu un radio de son fils donnant la position de l'avion par 290° de longitude ouest et 42 de latitude nord, point légèrement au nord des Açores. On n'a malheureusement pas l'heure d'émission de ce radiogramme.

Au milieu de l'Atlantique

BARHARBOR (Maine), 14 juin. — La station navale radiotélégraphique a reçu un sans-fil du steamer *American Farmer* qui est entré en communication avec l'*Oiseau jaune* hier soir vers 23 heures, donc vers 4 heures (heure européenne). L'avion a déclaré que tout allait bien à bord.
Le message ne donne aucun renseignement sur la position respective du navire et de l'avion. On sait seulement que l'*American Farmer* est parti de Londres le 8 juin et qu'il doit arriver lundi à New-York.
LONDRES, 14 juin. — Certains recoupements permettent de penser que l'*Oiseau Canari* devait se trouver approximativement au milieu de l'Atlantique lors de sa communication avec le steamer *American Farmer*.

En communication avec les transatlantiques « Rochambeau » et « Laconia »

NEW-YORK, 14 juin. — L'Associated Press annonce que la Radiomarine Corporation a reçu un message du vapeur *American Farmer* à 1h 50, rapportant que ce vapeur aurait entendu l'*Oiseau jaune* aux environs de minuit communiquer avec les transatlantiques Rochambeau et Laconia.

Une hypothèse ?

LONDRES, 14 juin. — On mande de Portland (.Maine) :
Dans le message de l'*Oiseau jaune* intercepté par le *Rochambeau*, les aviateurs disaient qu'ils avaient été obligés de changer de route en raison d'une lourde dépense de combustible. On croit que l'*Oiseau jaune* se trouvait à environ 1 600 milles de la côte américaine, soit 2 900 km environ lorsqu'il a communiqué avec le *Rochambeau*.
A Portland, les aviateurs ne peuvent s'expliquer cette grosse consommation de combustible et quelques-uns sont d'avis que le poids additionnel du jeune homme qui s'est embarqué clandestinement en est la cause. Les aviateurs français pourraient être obligés maintenant d'atterrir aux Açores pour se ravitailler en combustible.

Vers la côte portugaise

NEW-YORK, 14 juin. — Le *Rochambeau*- a communiqué à 2 heures à la Compagnie Générale Transatlantique un message plus ou moins mutilé provenant de l'*Oiseau jaune* et disant que l'avion avait changé de route et se dirigeait vers les Açores et la côte portugaise.

Tout va bien

LONDRES. 14 juin. — La Presse Association annonce que la compagnie anglaise à laquelle appartient le *Laconia* a reçu de ce navire le sans-fil suivant :
Midi, heure de Greenwich, latitude 48°56, longitude 24°30' Ouest, entendons moteur *Oiseau jaune*.
Le Niagara (Latitude 41°14 Nord, longitude 22°10 Ouest) annonce :
Tout va bien. Position aéroplane non indiqué. Conditions atmosphériques ici : fort vent du Sud accompagné de pluie. — Signé : Capitaine DOYN.

Les sémaphores de Cherbourg alertés

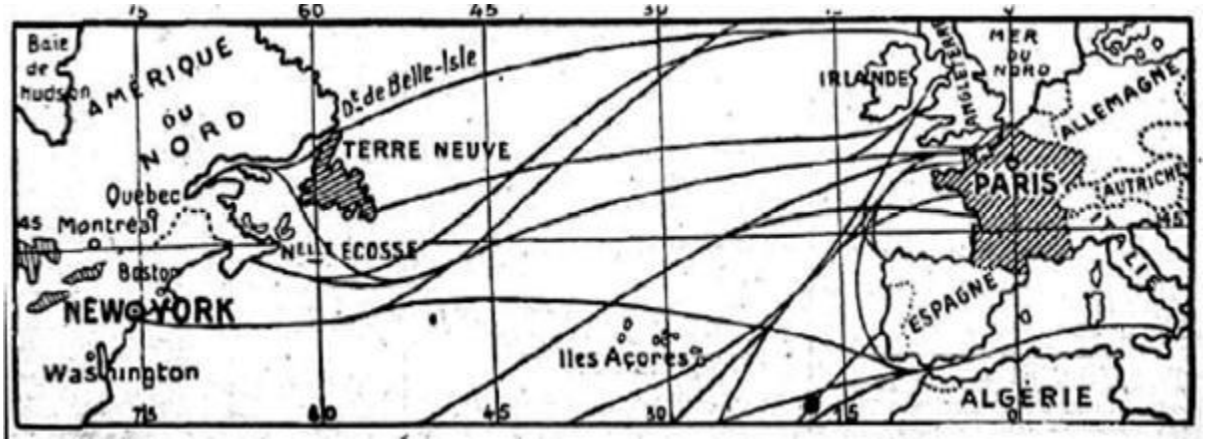
CHERBOURG, 14 juin. (De notre rédaction.) — Dès que la nouvelle a été connue à la préfecture maritime de Cherbourg du départ des aviateurs. Assollant, Lefèvre et Lotti pour leur traversée de l'Atlantique à bord de l'*Oiseau jaune*, l'ordre a été donné à tous les sémaphores de la côte d'exercer une veille ininterrompue et de signaler l'appareil dès qu'il sera en vue.
D'autre part, les postes de T. S. F. ont été invités à recueillir toutes les indications utiles.

L'attente au Bourget

LE BOURGET, 14 juin. — L'*Oiseau jaune* est attendu ici, vers 9 heures du soir. Le 34° régiment d'aviation est consigné. Un service d'ordre important est prévu.

Le jeune Schreiber voulait traverser l'Atlantique

OLD-ORCHARD, 14 juin. — Ce qui semble indiquer que le jeune Schreiber s'est bien embarqué par fraude sur l'*Oiseau Jaune*, c'est qu'il avait laissé chez sa mère une lettre annonçant son intention de traverser l'Atlantique.
On croit que le jeune homme avait tenté tout d'abord de se cacher dans la *Flamme Verte*, mais qu'il ne trouva pas de place et qu'ensuite il parvint à se dissimuler dans l'*Oiseau jaune*.



L'itinéraire New-York- Paris, avec les lignes de navigation d'Europe en Amérique Old-Orchald, d'où sont partis Assollant, Lefèvre et Lotti. est situé dans l'Etat du Maine, au nord de Boston.

L’Ouest Eclair – 15 juin 1929 – Dernière heure – Page 3

PARIS, 15 juin, 1 heure du matin.

LE RAID TRANSATLANTIQUE D'ASSOLLANT

Tout va bien !

NEW-YORK, 14 juin (12 heures 22). — Un radio reçu du vapeur *Niagara* annonce que l'*Oiseau jaune* se trouvait à une distance de trois à quatre cents milles au Nord-Est des Açores.

NEW-YORK, 14 juin (12 heures 26). — Le paquebot *Ile-de-France* annonce qu'il a reçu un sans-fil du *Niagara* disant que ce vapeur avait entendu à 6 heures l'*Oiseau jaune* signaler que tout allait bien à bord

LONDRES, 14 juin. — Le transatlantique *Laconia* a intercepté à midi (heure anglaise) un message de T.S.F. émis par l'*Oiseau jaune* disant que tout allait bien et que l'avion se trouvait au nord-ouest des îles Açores.

Le vent est bon

BREST, 14 juin. (De notre correspondant particulier). — Voici le bulletin que nous fournit, à 18 heures 30, le bureau météorologique de la Marine :
« Sur toutes les côtes de France, en ce moment, il souffle un vent très fort du secteur sud-ouest, tendant à remonter à l'Ouest. La vitesse est de 50 à 60 kilomètres à l'heure.
Sur l'Atlantique, sur une distance d'environ 1 000 milles, les vents persistent du secteur ouest à nord-ouest avec une vitesse de 30 à 40 kilomètres à l'heure.
L'*Oiseau jaune* bénéficie donc d'un fort vent arrière.
L'état du ciel est nuageux avec amélioration probable ».
Un télégramme du ministre de l'Air a donné ordre à toutes les stations radiotélégraphiques et à tous les navires de donner des renseignements sur le passage de l'*Oiseau jaune*.

L’Ouest Eclair – 16 juin 1929 - Page 1 et 2

LA MAGNIFIQUE RANDONNÉE DE « L'OISEAU JAUNE » D'AMÉRIQUE AUX CÔTES NORD D'ESPAGNE

Les hardis aviateurs furent obligés d'atterrir à Santander parce qu'ils avaient à bord un passager clandestin dont le poids, alourdissant l'appareil, força l'équipage à vidanger 200 litres d'essence.

ILS REPARTIRONT POUR PARIS CE MATIN

MARSEILLE, 15 juin. — Le poste radiotélégraphique de Marseille-Jetée transmet le message suivant qu'il vient de recevoir de Santander :
L’« *Oiseau jaune* » est arrivé à Comillas, près de Santander à 20 heures. Tout allait bien à bord »
Le port de Santander est situé au Nord de l'Espagne, dans le golfe de Gascogne.

SANTANDER, 15 juin. — L'*Oiseau jaune* a atterri hier, à 20 h, sur la plage de Oyambre, à 4 kilomètres de Comillas, près de Santander. L'atterrissage s'est opéré normalement.
L'avion est gardé par des carabiniers. Les aviateurs sont entourés d'attentions par les autorités locales et un Français qui réside dans la localité.
L'*Oiseau jaune* a comme mascotte un crocodile vivant de 25 centimètres de longueur.

Record de vitesse

PARIS, 15 juin. — La distance que représente le parcours d'Old-Orchard à Santander en ligne droite est d'environ 5 300 kilomètres. Partis hier à 15 heures (heure française) et arrivés aujourd'hui à 20 heures. Assollant, Lefèvre et Lotti ont mis 29 heures, ce qui représente une moyenne supérieure à 180 kilomètres à l'heure, vitesse de croisière prévue pour le raid. C'est la plus rapide des

traversées réalisées jusqu'à ce jour.
Coïncidence curieuse : il y a exactement dix ans aujourd'hui que les aviateurs anglais Alcok et Brown effectuaient la première traversée transatlantique aérienne par avion de
Terre-Neuve en Irlande.

Les détails

SANTANDER, 15 juin —D'après les déclarations faites par Assollant, la randonnée a été extrêmement dure.
« Lorsque nous avons atteint la côte nord du Portugal, a-t-il dit, après avoir subi une tempête des plus violentes, je pensais pouvoir, en suivant la côte, parvenir jusqu'à Biarritz où se trouve un aérodrome où j'aurais pu me ravitailler pour repartir.
Mais en arrivant un peu avant Santander, je me suis aperçu que l'essence allait manquer.
« Et c'est volontairement que j'ai posé l'avion sur la belle plage où nous nous trouvons maintenant.»
Par ailleurs. Assollant est enchanté ; il avait confiance dans la valeur de son avion.
«Je n'ai jamais eu l'impression un seul moment, a-t-il déclaré, que nous aurions la moindre défaillance, malgré les sérieux coups de tabac subis pendant le parcours.
« Certes, nous eussions été heureux d'atteindre Paris en un seul coup d'aile. Mais, croyez-moi, la chose était impossible aujourd'hui, car nous nous serions trouvés au centre d'une dépression qui aurait pu être fatale. »
Santander, 15 juin. — On confirme que la traversée de l'*Oiseau jaune* a été très pénible. Les aviateurs eurent du brouillard, du vent et de la pluie pendant quatre longues heures et, à un moment donné, il leur fallut lutter contre une violente tempête qui les obligea à faire route au sud.
En vue du continent, ils suivirent la côte du Portugal, à la recherche d'un terrain d'atterrissage.
Ils trouvèrent, près de Comillas, une plage convenable où ils se posèrent dans d'excellentes conditions.
Ils furent chaleureusement acclamés. On leur jeta des fleurs.
Après la réception, les aviateurs se sont rendus auprès de leur

appareil pour le réviser.
Les aviateurs se sont reposés dans un petit hôtel, près de la plage de Oyambre.
Partis de Old-Orchard, le 13 juin, à 15 heures 8, (heure de Paris), ils ont atterri à Comillas, près de Santander, le lendemain à 20 heures (heure de Paris), ayant parcouru environ 5 800 kilomètres.

(Wide World Photo)

Notre photo montre les pilotes de l'avion « Flamme verte » serrant la main aux aviateurs français. De gauche à droite : Roger Williams, pilote américain ; Jean Assollant, pilote français ; René Lefèvre, navigateur et Lewis Yancey, navigateur de la « Flamme verte » qui s'est écrasé depuis.

Le passager clandestin

SANTANDER, 14 juin. — On confirme qu'un voyager clandestin se trouvait à bord, ce qui portait à quatre le nombre des passagers de l'*Oiseau jaune*. Il s'agit d'un jeune homme de 22 ans, du nom d'Arthur Schreiber, de Portland, qui était monté clandestinement dans l'avion un peu avant le départ.
Ce poids supplémentaire obligea Assollant à vidanger une certaine quantité d'essence après le départ, afin que l'avion pût prendre de la hauteur en abordant l'Océan Atlantique.
Ce passager Inattendu est certainement responsable de l'atterrissage à Comillas, car, sans lui, on peut penser qu'Assollant aurait gagné Biarritz sans difficulté.

NEW-YORK, 15 juin. — Le passager clandestin de l'*Oiseau jaune* prétend maintenant qu'il est journaliste. Il parle cinq langues, il n'aurait témoigné jusqu'ici d'aucun esprit d'aventure et il aurait

joué à pile ou face avec un de ses camarades pour savoir lequel des deux tenterait l'aventure transatlantique.

Un chic geste !

SANTANDER, 15 juin. — Lotti a déclaré ce matin aux journalistes en parlant de Schreiber qui s'était embarqué clandestinement à bord de l'*Oiseau jaune* :
« Non, nous ne remettrons pas Schreiber entre les mains de la police ; il a partagé 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 le bateau.
« C'est un jeune homme qui a beaucoup de cœur et nous sommes fiers de lui ».
Comme on demandait à Lotti si Schreiber ne montra pas durant la traversée de l'Atlantique, quelques craintes sur le succès de l'entreprise, Lotti répondit ; « Oui, un peu ; n'oubliez pas que nous avons rencontré un temps épouvantable : du brouillard, du vent, de la pluie ; à un moment, nous nous trouvâmes dans une poche d'air et nous tombâmes soudainement d'environ 500 mètres. Il y a là de quoi faire réfléchir les plus braves.
« Je me souviens qu'une fois durant le vol, Schreiber se pencha vers moi et me déclara : « Je crois bien que nous n'en sortirons jamais ! »
Assollant prit alors la parole pour déclarer : « Quand Schreiber est sorti de sa cachette dans la queue de l'appareil, peu après notre départ de Old-Orchard notre indignation n'égalait que notre surprise. Nous avions bien remarqué en décollant que la queue de l’appareil semblait plus lourde qu'elle n'aurait dû être ; nous dûmes donner tous les gaz et prendre le plus de vitesse possible afin de décoller »

MADRID, 15 juin. — Interrogé, l'aviateur Lefèvre a déclaré qu'il attribuait à la présence du passager clandestin dans l'avion, présence qui occasionna une consommation plus grande d'essence, l'obligation dans laquelle ils furent d'atterrir.

Les parents du jeune Schreiber

M et Mme Charles R. Schreiber, père du jeune Arthur Schreiber. Qui fit le quatrième passager de l'*Oiseau jaune*, ont déclaré qu'ils étaient absolument certains que leur fils se trouvait à bord de l'avion, malgré le démenti que leur opposaient les amis des aviateurs français, qui prétendaient qu'il n'y avait aucune place sur l'appareil pour un quatrième passager.
Leur confiance fut renforcée au reçu d'une lettre écrite par leur fils peu de jours avant son départ, et qui leur fut apportée par un de ses amis.
D'après cet ami, lui et Schreiber avaient décidé de s'embarquer chacun sur les deux avions qui devaient prendre leur vol pour l'Europe. L'*Oiseau jaune* échut à Schreiber pendant que son camarade ne put prendre place dans la *Flamme verte* qui, du reste, ne réussit pas comme on sait, à prendre le vol.
D'autre part, les aviateurs américains avaient beaucoup de peine à croire que Schreiber fut, en réalité, embarqué, car ils ne s'expliquaient pas à quel endroit il aurait pu se dissimuler, si ce n'est dans le fuselage.

Au Bourget

PARIS, 15 juin — Dès ce matin, toutes dispositions utiles ont été prises au Bourget où les curieux ont commencé à affluer dès midi : le service d'ordre les a canalisés soigneusement afin d'éviter l'envahissement du terrain.
Vers 13 heures, on a appris que l'*Oiseau jaune* avait quitté l'Espagne à midi 5 (heure de Greenwich) et qu'il était attendu au Bourget vers 17 heures. Cette nouvelle, d'ailleurs, a été démentie par la suite.
Les familles des trois aviateurs étalent déjà arrivées et étaient très entourées.
Au fur et à mesure que les minutes s'écoulent, les curieux à qui la semaine anglaise a laissé des loisirs, arrivent de plus en plus nombreux.

Demain : Paris

BORDEAUX, 15 juin. — La station de T.S.F. de Bordeaux-Bouscat a communiqué à 17h 48 un radiotélégramme qu'elle a reçu du poste de Santander annonçant que l'*Oiseau jaune* ne partira que demain dimanche à 5 heures du matin.

(Keystone View)

Une récente photo de l'« Oiseau jaune »

Les trois héros

CHERBOURG, 14 juin (de notre correspondant particulier). — Au moment où les heureux vainqueurs de, l'Atlantique occupent le premier plan de l'actualité, ajoutons quelques souvenirs à ceux que ne vont pas manquer de rappeler tous ceux qui eurent l'occasion d'entrer en relations avec Assollant, Lefèvre et Lotti.

Les sergents Lefèvre et Assollant comptèrent parmi les sous-officiers les plus réputés du 34° d'aviation, et l'excellent commandant Weiss, un as digne à tous égards de diriger d'autres as, et dont la joie doit dépasser aujourd'hui celle que purent lui procurer ses propres succès, avait pour ses Jeunes subordonnés la plus vive estime.

Confident des vastes projets que formaient depuis longtemps Assollant et Lefèvre, le commandant Weiss se fût bien gardé de les empêcher d'entreprendre le formidable et curieux voyage transatlantique qu'il les savait capables de mener à bien. Sans violer maintenant aucun secret, nous pouvons bien raconter que, venu au début de l'an dernier à Cherbourg pour y présenter devant

le Conseil de guerre maritime la défense d'un brave pilote de la marine poursuivi pour homicide involontaire, l'énergique commandant annonça à certains journalistes de notre connaissance le futur raid des deux sergents, dont nul alors n'avait encore soufflé mot :
« Ces deux jeunes gens, nous avait dit alors le commandant Weiss forment à eux deux, l'un comme pilote, l'autre comme navigateur, une équipe incomparable. Ils réussiront là où d'autres échoueraient peut-être, et vous verrez que le succès les attend puisqu'ils ont réussi à trouver un « type riche » qui va mettre à leur disposition, l'appareil dont ils ont besoin. »
Le « type riche », et courageux lui aussi, ce devait être Lotti. Et l'événement vient de prouver que le commandant Weiss avait eu raison de mettre toute sa confiance en ceux qu'il appelait familièrement ses jeunes poulains.
Au reste, le commandant avait déjà montré en quelle estime il tenait' le navigateur Lefèvre, en le désignant avec un autre sergent pour monter l'un des deux avions qui accompagnèrent Charles Lindbergh du Bourget à Lessay, lorsque l'illustre aviateur quitta Paris pour venir se rembarquer à Cherbourg.
De ce jour Lefèvre brûla du désir d'accomplir à son tour le même exploit que le jeune triomphateur américain, auquel le monde entier tressa de justes couronnes et dont il survola lui-même le croiseur, au moment où celui-ci sortit de la rade de Cherbourg, et fit route vers New-York.

Un peu d'histoire ancienne

A vrai dire, il s'en fallut de peu que ce survol symbolique auquel l'aviation française et le commandant Weiss en tête s'étaient livrés ne fût raté.
Il arriva en effet qu'après l'atterrissage de Lindbergh à Lessay, Lefèvre et son compagnon se mêlèrent à la foule qui acclamait, le vainqueur de l'Atlantique et lui faisait cortège jusqu'à la mairie de Lessay. Emus par l'enthousiasme populaire des habitants de la Manche, chefs et subordonnés ne se mirent pas d'accord sur ce qui devait se passer après les réceptions officielles et les deux sergents profitèrent d'une auto complaisante pour venir assister aux fêtes

de Cherbourg. A cette occasion le commandant Weiss comptait les retrouver au camp de Lessay près des appareils prêts à s'envoler pour accomplir le survol longuement prémédité.
Pendant que le commandant les cherchait en compagnie des journalistes cherbourgeois qui, comme par hasard, se trouvaient par-là, pendant que le commandant leur décochait de loin un qualificatif dont la verdeur toute militaire faillit faire étrangler d'émotion de braves femmes du pays, les deux sergents étaient déjà arrivés à Cherbourg : ils n'y séjournèrent pas longtemps, les pauvres. Avertis de leur méprise, ils regagnèrent Lessay à toute vitesse, rejoignirent leur chef dont l'énervement disparut à leur vue et à l'heure dite les deux appareils du 34° venaient apporter à Lindbergh le salut amical de l'aviation militaire française.
Si Lefèvre s'embarqua pour les Etats-Unis à Southampton sur le Léviathan qui emportait l'*Oiseau Canari*, c'est à Cherbourg que Assollant et Lotti prirent passage sur le « Président Roosevelt »

Qui paie ses dettes

Assollant connaissait déjà la région de Cherbourg et surtout celle de Vauville. Passionné d'aviation dès son jeune âge, il passa, en effet, plusieurs semaines à Vauville en compagnie du capitaine Ferber. Il voulait essayer un planeur et il dut d'ailleurs attendre vainement pendant longtemps un vent favorable
« Je serai alors bien heureux, nous lit alors Assollant de pouvoir me reposer quelques jours plus tard dans ce calme pays de Vauville, mais j'ai actuellement bien d'autres projets en tête. Et d'abord conduisez-moi vite à la poste pour qu'avant de m'embarquer j'envoie deux ou trois mandats.
J'ai été tellement absorbé ces jours-ci par nos préparatifs de départ que J'ai oublié de régler quelques petites notes. Vous comprenez, avant de tenter le grand saut il est préférable d'acquitter ses dettes. C'est en tous cas une bonne précaution.»

Tant pis pour les officiels

Et comme nous lui demandions pourquoi ses camarades et lui voulaient tenter leur essai sur un appareil auquel le ministre de l'Air

refusait son immatriculation, Assollant approuvé par le calme Lotti, répondit :
« C'est que nous en avions assez d'attendre que l'aviation française ait la permission de montrer ce qu'elle a dans le ventre, et c'est aussi parce que, ayant longuement étudié notre appareil, parce qu'ayant tout calculé, nous avions la certitude de réussir. Voyons, avons-nous" l'air de fous qui veulent se suicider ? Non, nous voulons oser, après avoir mis tous les atouts dans notre jeu et maintenant laissez dire ceux qui nous «débinent». Vous verrez que quand nous aurons réussi, tout le monde l'aura prévu et que nous n'aurons que des approbations, surtout parmi les officiels.»
Ce furent à peu près les derniers mots que prononça le confiant Assollant au moment de quitter la terre de France pour effectuer sa traversée.
Il n'est pas mauvais de le rappeler aujourd'hui.

Ce que dit Lefèvre

MADRID, 15 juin. — Dès que la nouvelle de l'atterrissage de l'*Oiseau jaune* fut connue à Madrid, de nombreux journalistes madrilènes se rendirent dans la nuit au village de Comillas afin de s'entretenir avec les aviateurs.
Ceux-ci étaient descendus dans un petit hôtel de Comillas où ils ont été l'objet d'une réception chaleureuse.
Lefèvre a déclaré aux journalistes qui l'interrogeaient :
« Nous nous estimons vraiment comme très heureux, tout en regrettant de n'avoir pu arriver au terme de notre voyage.»
Lefèvre a confirmé que lorsque les aviateurs eurent découvert la présence du voyageur clandestin, ils furent pendant un moment en proie à une telle indignation qu'ils furent sur le point de se jeter sur lui pour lui faire un mauvais parti ; mais ils le prirent en pitié et l'acceptèrent comme compagnon malgré les difficultés qu'allait entraîner cet excès de poids.
Au milieu de la nuit de jeudi, une forte tempête de pluie et de vent fit dévier l'appareil. Les aviateurs voulaient continuer à suivre la route des paquebots, mais le vent les en empêcha.
Ils eurent l'idée de continuer à suivre cette route en s'élevant à une plus grande hauteur ; ils montèrent à plus de 2 000 mètres, mais

la pluie et le froid intense qui régnaient les obligèrent à redescendre. Le thermomètre accusait à ce moment plusieurs degrés au-dessous de zéro.
« Vingt-sept heures après avoir quitté la plage d'Old-Orchard, a ajouté Lefèvre, nous aperçûmes les côtes portugaises, mais nos 3 800 litres d'essence s'épuisaient rapidement.»
L'appareil est porteur d'une nombreuse correspondance pour la France.

LA REMARQUABLE ÉQUIPÉE DU POINT DE VUE TECHNIQUE

PARIS, 15 juin. — Progressivement, les dépêches distillent tout le suc de la remarquable randonnée que viennent d'accomplir Assollant, Lefèvre, Armand Lotti et le fameux passager « clandestin », un jeune Américain de 22 ans.
Ils étaient partis trois, ils sont arrivés quatre... comme dans la chanson ! Il est pourtant difficile d'admettre que ce passager supplémentaire, âgé de 22 ans, ait pu se cacher si facilement dans la carlingue du *Canari*. Pourtant admettons-le pour ne pas créer un incident diplomatique avec les Etats-Unis ! Ce que je veux dire c'est que ce quatrième passager a posé, sans qu'il l'ait voulu, un problème technique tout à fait intéressant, faisant ressortir la valeur des qualités de vol de la cellule et celle de la nervosité et de la régularité du moteur.
Quand Assollant eut difficilement décollé de Old-Orchard, par le fait que le clandestin se cramponnait à l'arrière et empêchait la queue de l'avion de se soulever et quand il s'aperçut qu'il ne pourrait maintenir sa hauteur en abordant l'Océan Atlantique, il vidangea 200 litres d'essence, c'est-à-dire qu'il jeta à l'eau, si j'ose dire, deux heures de vol. De sorte que l'*Oiseau jaune* prenait le départ avec 3 800 litres d'essence, que sa consommation, par suite d'une surcharge, devait être plus élevée que 110 à 115 litres à l'heure et que, au lieu de vouloir voler entre 36 et 38 heures sans escale, il allait forcément ne pas pouvoir durer plus que 31 à 32 heures. C'est ce qui est arrivé, d'autant plus que, pendant une partie du parcours, pendant 5 heures, volant au centre d'une dépression épouvantable. Assollant dut mettre plein gaz pour maintenir son appareil en vol. D'où consommation pendant ces 5 heures de 135

à 140 litres à l'heure.
Il ressort de ce voyage, d'abord que les aviateurs ont parcouru réellement une distance de 6 000 kilomètres pendant 30 heures, c'est-à-dire qu'ils ont réalisé une moyenne horaire de 200 kilomètres, ensuite que, pour la première fois, ce parcours de 6 000 kilomètres a été accompli sans escale avec un moteur de 600 CV, c'est-à-dire avec 150 CV par passager. Or, jusqu'à présent, à cette vitesse de 200 à l'heure, aucun appareil n'a réalisé pareille prouesse sur une distance de 6 000 kilomètres
Et c'est la -un merveilleux record du monde de distance sans escale avec charge utile.
Lindbergh avait eu pour lui seul un moteur de 250 CV, l'*America* à quatre voyageurs (Byrd, Acosta. Noville et Balcken) avait trois moteurs de 250 CV chacun, c'est-à-dire 185 CV par passager. Il y a donc dans cette équipée des aviateurs français un progrès technique considérable.
Le matériel français doit donc être à l'honneur au même titre qu'Assollant et Lefèvre, pilote et navigateur, qu'Armand Lotti, passager enthousiaste, au même titre aussi, si l'on veut, que le « clandestin » et l'enfant de crocodile, « le passager animal » qui fut la marmotte durant tout le voyage, dormit tout son saoul, « bouffa » de l'air et refusa toute autre nourriture.

ROBERT-GUÉRIN

Le chiffre 13 !

NEW-YORK, 14 juin. — La jeune femme d'Assollant est, avec le jeune Schreiber, qui s'embarqua en fraude, le principal, sujet d'intérêt pour les journaux américains.
Dès la nuit dernière, Mme Assollant a reçu la visite de tous les journalistes de New-York — où elle s'était retirée aussitôt après le départ de l'*Oiseau jaune*. Mme Jean Assollant se tenait devant un appareil de T.S. F., dans l'attente de nouvelles, lorsque les journalistes sont venus lui annoncer que son mari et ses camarades avaient heureusement atterri en Espagne.
Je vous l'avais bien dit, s'écria-t-elle aussitôt, le chiffre 13 ne pouvait faire autrement que nous porter bonheur. Vous le savez, il y a treize lettres dans le nom de Jean, 13 lettres, également dans

le mien. Je suis née à Winthrop, dans l'Etat du Maine, et il y a également 13 lettres dans ce nom. Nous nous sommes mariés, Jean et moi. 13 jours après notre première rencontre, et il a pris son vol un 13.

« Maintenant tout est bien et tout doit aller bien jusqu'à la fin »

Mme Assollant a annoncé qu'elle était définitivement résolue à abandonner le théâtre et à suivre son mari en France où elle espère arriver par un très prochain paquebot.

L’Ouest Eclair – 16 juin 1929 – Dernière heure - Page 3

Le raid transatlantique de « l'Oiseau jaune »

UNE ESCALE PROBABLE À CAZAUX

PARIS, 15 juin. — Je suis informé que le ministère de l'Air a donné, à 16 heures, des instructions au centre aéronautique de Czaux (Gironde) pour préparer l'atterrissage de l'*Oiseau jaune*. Il faut donc supposer que les aviateurs ne pouvant décoller de Comilllas avec la pleine charge d'essence pour rentrer à Paris (600 à 700 litres environ) ont résolu de partir d'Espagne avec une quantité d'essence bonne pour 3 heures de vol, qu'ils feront escale à Cazaux où ils trouveront tout le ravitaillement nécessaire et qu'ils en repartiront demain, dans la matinée, pour se trouver à Paris vers midi.
La distance de Comillas à Cazaux est de 350 kilomètres environ ; celle de Cazaux à Paris de 550 kilomètres environ : deux heures de vol pour la première étape, 3 heures à 3 heures 30 pour la seconde
R-G.

L'avion est ravitaillé

BIARRITZ, 15 juin. — La Gazette de Biarritz publie la dépêche suivante de Burgos :
L'*Oiseau jaune* a été ravitaillé en essence, en huile et en eau distillée. Les aviateurs se sont rendus ce matin à Santander où le gouverneur leur a offert un lunch. Assollant et ses compagnons sont revenus à midi 30 à Comillas.

L'appareil a été avarié, mais il est réparé.

COMILLAS, 15 juin. — L'intérêt qu'a éveillé l'arrivée des aviateurs français a été énorme. L'aviateur Lotti avait tout d'abord l'intention de partir seul pour Paris afin de chercher le matériel nécessaire à la réparation de l'appareil, mais il a renoncé à ce projet à la suite de l'arrivée des mécaniciens espagnols et du matériel nécessaire.

Les mécaniciens ont travaillé rapidement à la réparation et on espère qu'à 19 heures, ils auront terminé leur besogne. L'avarie consiste dans une obturation du carburateur.
Les aviateurs français ont l'intention de reprendre leur vol demain matin à 5h 30 en profitant de la marée basse, car bien que l'avion n'ait pas sa charge maximum, il faudra compter sur une forte pression atmosphérique.
Les aviateurs français se sont montrés touchés de toutes les attentions dont ils ont été l'objet de la part des habitants de Comillas. Une fête est organisée pour ce soir en l'honneur des aviateurs français, auxquels on a fait cadeau de quelques billets de la loterie espagnole. Les aviateurs se sont en outre déclarés enchantés de l'accueil qu'ils avaient trouvé partout en Espagne. Ils ont ajouté qu'ils emmenaient avec eux à Paris le passager qui s'est embarqué clandestinement.

Sans le passager clandestin l' « Oiseau Jaune » atterrissait au Bourget

OLD-ORCHARD, 15 juin. — Le capitaine Harry Jones, vétéran expert de l'aviation américaine a exprimé toute son admiration pour l'aviateur Assollant qui a réussi à décoller de la plage sablonneuse d'Old-Orchard avec un passager supplémentaire.
« Partant d'un terrain ordinaire, a-t-il dit, Assollant risquait d'écraser l'appareil. »
Le capitaine Jones fait remarquer que l'avion au moment du départ pour le raid était plus lourd que les aviateurs le prévoyaient par suite du poids additionnel du jeune passager Schreiber. Ce poids supplémentaire a-t-il ajouté changeait le centre de gravité. Il est vraiment remarquable que le pilote ait pu réussir à s'élever. D'une façon générale l'acte de Schreiber est vivement critiqué et aussi considéré comme la cause de l'insuccès de l'*Oiseau jaune* d'atteindre le Bourget.

Bravo !

NEW-YORK, 14 juin (spécial). — Les journaux américains s'accordent à reconnaître que l'embarquement clandestin d'Arthur Schreiber a porté un très grave préjudice aux aviateurs français en leur imposant une surcharge qui eût pu leur être fatale et en les empêchant, en tous cas d'accomplir un parcours plus long.
Il s'est paraît-il trouvé aux Etats-Unis, des hommes pour prétendre que les Français eussent été excusables de faire suivre au jeune intrus le chemin qu'ils firent suivre au réservoir vide qu'ils laissèrent tomber pour délester leur appareil vers la fin de leur voyage.
Mais tous les Américains rendent hommage au courage et à la bonne humeur d'Assollant, Lefèvre et Lotti qui, le premier moment de stupeur passé, firent bon accueil à leur compagnon imprévu s'occupèrent fraternellement de lui à leur arrivée en Espagne, le restaurèrent et le considérèrent comme un des leurs.
Ce simple trait de générosité eût suffi, s'il en eût été besoin, à soulever l'admiration de toute l'Amérique.

Les émotions de Mme Assollant

NEW-YORK, 15 juin. — Mme Assollant, profondément émue à l'annonce de l'heureuse traversée de l'*Oiseau jaune*, a déclaré que l'Inquiétude lui avait interdit tout repos pendant la durée du vol. Elle a ajouté que malgré son vif désir d'accompagner son époux, elle n'avait pas tenté de s'embarquer clandestinement sachant le péril qu'une surcharge imprévue aurait pu faire courir aux aviateurs.

L’Ouest Eclair – 17 juin 1929 – Page 1 et 2

« L'Oiseau jaune », parti pour Paris, fait escale à Mimizan en raison d'une panne d’essence

DE CAZAUX, IL REPREND SON VOL POUR PARIS

COMILLAS, 16 juin. — L'intérêt qu'a éveillé l'arrivée des aviateurs français a été énorme. L'aviateur Lotti avait tout d'abord l'intention de partir seul pour Paris afin de chercher le matériel nécessaire à la réparation de l'appareil, mais il a renoncé à ce projet à la suite de l'arrivée des mécaniciens espagnols et du matériel nécessaire. Les mécaniciens ont travaillé rapidement à la réparation et on espère qu'à 19 heures, ils auront terminé leur besogne. L'avarie consiste dans une obturation du carburateur.
Les aviateurs français ont l'intention de reprendre leur vol demain matin à 5h 30 en profitant de la marée basse, car bien que l'avion n'ait pas sa charge maximum, il faudra compter sur une forte pression atmosphérique.
Les aviateurs français se sont montrés touchés de toutes les attentions dont ils ont été l'objet de la part des habitants de Comillas. Une fête est organisée pour ce soir en l'honneur des aviateurs français, auxquels on a fait cadeau de quelques billets de la loterie espagnole. Les aviateurs se sont en outre déclarés enchantés de l'accueil qu'ils avaient trouvé partout en Espagne. Ils ont ajouté qu'ils emmenaient avec eux à Paris le passager qui s'est embarqué clandestinement.

Les aviateurs sont fêtés en Espagne

SANTANDER, 16 juin. — On mande de Comillas que les aviateurs français se sont, rendus à Santander à 11 heures hier matin et ont fait visite au gouverneur civil, à qui ils ont exposé les raisons qui ont motivé leur atterrissage en territoire espagnol. Ils ont, d'autre part, vivement remercié le gouverneur pour l'attitude bienveillante des autorités.
Les aviateurs, acclamés par la foule à leur passage dans les rues

de la ville, sont ensuite revenus à Comillas, accompagnés du gouverneur civil. Ce dernier s'est rendu avec eux sur les lieux de l'atterrissage pour examiner l'appareil. Un déjeuner a réuni ensuite le gouverneur et les aviateurs.
Des avions venant de Burgos et de Getafe avec de l'essence, du matériel de rechange et un appareil de mise en marche électrique sont arrivés un peu avant 2 heures de l'après-midi.
Le plein d'essence de l'*Oiseau jaune* a commencé aussitôt.
Une foule nombreuse venue de Santander et de toutes les localités environnantes est arrivée sur les lieux d'atterrissage de l'*Oiseau jaune* pour assister au départ des aviateurs français.

Le départ de Comillas

BORDEAUX, 16 juin. — A 7h 50, la station de T.S.F. de Bordeaux-Bouscat communique un radio reçu de la station de T.S.F. de Santander annonçant que l'*Oiseau jaune* est parti ce matin de Comillas à 6h 30 (heure d'été).

L'atterrissage à Mimizan

BORDEAUX, 16 juin. — A 8h 35, on annonce au centre d'aviation de Cazaux qu'Assollant a téléphoné qu'il avait atterri à Mimizan-les-Bains, à cause d'une panne d'essence et a demandé qu'on lui envoyât 100 litres d'essence et 50 litres de benzol.
Le camp d'aviation envoie immédiatement le ravitaillement demandé par avion et camionnette automobile. La distance à vol d'oiseau de Cazaux à Mimizan est de 40 kilomètres.

L'attente à Cazaux

CAZAUX, 16 juin. — Ce matin, le temps est idéal, le vent est nul et la visibilité est parfaite. Les autorités militaires du camp d'aviation ont pris toutes les dispositions pour le ravitaillement de l'*Oiseau jaune*. A 8h 30, la foule commence à envahir le terrain.

CAZAUX, 16 juin. — A 9 heures, un avion s'envole, ayant à bord le capitaine Pruchard, qui va en reconnaissance pour situer l'*Oiseau*

jaune et guider le ravitaillement.
A 9h 30, un appareil, piloté par l'adjudant-chef Laffargue, ayant comme passager le commandant Barrès, de l'état-major, prend le départ pour Mimizan, en vue d'atterrir auprès de l'*Oiseau jaune*.
A 9h 40, un troisième avion, piloté par l'adjudant Dumenieu, transportant le ravitaillement demandé, avec, en plus des calles, les bougies et le premier matériel de secours nécessaire à un dépannage éventuel, décolle à son tour.

CAZAUX, 16 juin. — L'avion du capitaine Fruchard est revenu à 9h 35. Il a survolé à basse altitude l'*Oiseau jaune*, qui se trouve à 500 mètres au nord de la plage de Mimizan.

MIMIZAN, 16 juin. — Le commandant Barrès a téléphoné au centre de Cazaux pour faire savoir que le ravitaillement de l'*Oiseau jaune* s'effectuait dans d'excellentes conditions.

CAZAUX, 16 juin. — Assollant, Lefèvre et Lotti sont arrivés à Cazaux, où ils déjeunent au mess des officiers. Aussitôt après avoir pris un léger repas, les aviateurs repartiront pour Mimizan. A 16 heures, ils décolleront de Mimizan à marée basse pour rejoindre Cazaux d'où, après avoir fait le plein d'essence, ils comptent s'envoler définitivement pour Le Bourget.

La raison de la panne d'essence

MIMIZAN, 16 juin. — Interrogés avant leur départ de Mimizan, les aviateurs Assollant et Lefèvre ont tout d'abord déclaré à l'envoyé spécial de l'Agence Havas que l'escale de Mimizan avait été uniquement causée par, une panne d'essence. En effet, l'étroitesse de la plage de Comillas ne permettant pas un gros chargement de l'avion.
La traversée de l'Atlantique a été particulièrement pénible. « C'est bien simple, a dit Assollant, nous n'avons vu la mer que trois fois. Il ne nous semblait pas du tout que nous traversions l'Atlantique ».
Questionné au sujet de la présence du jeune américain à bord, Assollant a poursuivi : « C'est dix minutes après l'envol que nous le vîmes émerger du fond de la carlingue. Au départ d'Old-Orchard,

je m'étais bien aperçu de quelque chose d'insolite, mais je parvins quand même à m'envoler normalement. »
Pourtant Assollant dit encore : « J'ai piloté pendant 23 heures sur 27. Pendant le temps de repos que j'ai prix (et un temps de repos m'était nécessaire pour calmer mes nerfs), c'est Lefèvre qui a piloté l'« *Oiseau jaune* ».
« L'atterrissage en Espagne a été décidé après deux heures de recherches pour trouver un endroit convenable, l'essence s'épuisait rapidement. Nous avons été charmés de l'accueil de nos amis espagnols (sur toutes les parties de l'« *Oiseau jaune* » ont été inscrites d'innombrables signatures, des peintures à l'effigie du roi Alphonse, des réclames d'apéritifs espagnols, etc...).
« Le gouverneur civil de Santander s'est mis entièrement à notre disposition. »

En route !

MIMIZAN, 16 juin. — L'*Oiseau jaune* a décollé à 16h 45 pour Cazaux. L'avion n'a pas pu prendre son vol plus tôt en raison de la hauteur de la marée. Il a fallu attendre que la plage soit en partie dégagée.

CAZAUX, 16 juin. – L'*Oiseau jaune* a pris son vol pour le Bourget à 17h 50.

Le passager indésirable

Le jeune Schreiber « ne s'en fait pas ». Interrogé hier, il a déclaré : « 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'avion *Canari* ».
Comme on lui faisait remarquer qu'il avait ainsi risqué de mettre en péril la vie de trois Français, Schreiber répondit tranquillement :
— Tout ceci « formé » beaucoup de gloire pour moi.
Le jeune Schreiber exagère vraiment !

Ce que dit le père du pilote Assollant

Le « *Journal* » publie une interview du colonel Assollant, père du hardi pilote qui réussit la traversée Amérique-Europe dans les conditions particulièrement difficiles qu'on sait. Nous détachons de cette interview les passages suivants :

« Mon cher enfant ! Je ne peux encore croire à cette magnifique réussite qui comble tous ses vœux et récompense son opiniâtre persévérance ! Car on peut bien dire que les grands raids d'aviation l'ont hanté depuis son enfance ! Pendant la guerre et tandis que je commandais un régiment d'artillerie sur le front, ma famille habitait Versailles. C'est de là que mon garnement de fils, alors âgé d'une dizaine d'années — songez qu'il est né !e 26 septembre 1905 — s'évadait pour aller rôder autour des hangars de Buc.

« En peu de temps, il avait fait la connaissance de tout le personnel navigant et il s'offrait même assez souvent des petites promenades aériennes, en cachette de sa mère, bien entendu. Plus tard, il fit la connaissance de Nungesser, ce qui ne contribua pas peu à surchauffer un enthousiasme débordant pour les choses de l'air. Si bien que lorsqu'il eut atteint 18 ans et qu'il voulut s'engager, il ne nous fut plus possible de le détourner de l'aviation.

« Remarquez qu'en arrivant au corps, il savait déjà parfaitement piloter, chose exceptionnelle pour son âge. C'est pourquoi son engagement fut accepté d'emblée dans le personnel navigant.

« Son temps de service accompli, voyant que les grands raids étaient interdits, mon fils donna sa démission de l'armée. Il avait, entre temps, fait connaissance, au Stade Français, d'un riche sportman, d'une dizaine d'années plus âgé que lui, le fils Lotti. Une sympathie ne tarda pas à les lier, si bien qu'ils décidèrent de tenter ensemble la traversée de l'Atlantique.

« Vous voyez aujourd'hui qu'ils ont réussi, et c'est pour sa mère et moi — comment pourrions-nous nous en défendre — une joie que je ne chercherai pas à vous cacher. »

« Si je devais encore survoler l'Atlantique... »

Sous ce titre Charles Lindbergh vient d'écrire le fort intéressant article dont nous croyons devoir citer les quelques remarques qui suivent :

« Tous les appareils trimoteurs ont traversé l'Océan. Les hydravions qui ont fait la tentative sans y réussir, ont pu rester à flot pendant un certain temps, et les équipages ont été sauvés. Mais 50% des appareils à moteur unique qui ont entrepris le raid ont disparu.

« C'est ce qui démontre la supériorité de l'avion multimoteur et la grande sécurité de l'hydravion.

« Il faut donc tenir compte des faits constatés et se préparer. Les accidents seront alors plus rares et la cause de l'aviation en profitera. »

Cet article était écrit avant le raid de l'*« Oiseau jaune »* qui, on le sait, n'avait qu'un moteur, alors que tous les avions transatlantiques en avaient trois, sauf Lindbergh, mais Lindbergh (250 CV) voyageait seul, et l'*« Oiseau jaune »* (600 CV) transportait quatre passagers. Il n'en reste pas moins que les observations de Lindbergh sont tout à fait judicieuses.

Le célèbre aviateur poursuit :

« Les traversées aériennes transocéaniques ne deviendront une possibilité commerciale que lorsque nous aurons de véritables bateaux volants, des grands cargos aériens avec plusieurs moteurs. Il faut se convaincre qu'il n'y a pas de moteur sans panne, d'où nécessité d'appareils qui puissent continuer à voler, même avec deux moteurs hors service. Mais il faut toujours se prémunir en cas d'arrêt, et disposer d'une coque capable de rester à flot longuement et même de naviguer s'il est nécessaire.

« Certains experts estiment que des appareils de 150 mètres sont parfaitement réalisables, offrant un vaste rayon d'action et une force motrice suffisante qui garantiront une sécurité parfaite pour l'équipage et les passagers. « C'est exactement mon avis. »

Et voilà Schreiber lancé !

NEW-YORK, 16 juin. — (Spécial). — Dès hier matin Arthur Schreiber, le .jeune Américain qui s'embarqua clandestinement était littéralement submergé, à Santander, sous les télégrammes, câbles transatlantiques et appels téléphoniques, lui faisant des offres mirifiques, soit de directeurs de théâtre, désireux de le voir paraître dans leur salle, soit de journaux, lui offrant des milliers de dollars pour s'assurer l'exclusivité du récit de son voyage.
En jeune Américain qui a déjà le sens des affaires, Schreiber a immédiatement compris qu'il ne pouvait lui-même trancher tant de questions importantes et il a aussitôt prié ses trois compagnons de l'aider de leurs conseils. Finalement, c'est Lefèvre qui a été choisi par lui comme manager et le navigateur de l'*Oiseau jaune* est aussitôt entré en fonctions.

Aux représentants des théâtres américains de Paris et à plusieurs journaux qui offraient des sommes se montant peut-être à 5 000 dollars, Lefèvre a répondu qu'il n'entrerait pas en pourparlers à moins de 30 000 dollars et que Schreiber ne monterait pas sur les planches .ou ne tournerait pas de film à moins de 10 000 dollars par semaine.
Avant-hier après-midi, notamment, télégraphe et appels téléphoniques devinrent de .plus en plus nombreux et tous furent remis à Lefèvre par le jeune Américain ; pendant que celui-ci s'en occupait. Schreiber se tenait grès de l'avion et partageait tous les honneurs que la foule rendait aux aviateurs.

La plus furieuse...

Aux Etats-Unis cependant le jeune Américain a décidément une très mauvaise presse tous ou presque tous condamnent sa façon d'agir et la plupart de ses compatriotes se refusent à voir en lui un héros. Ses parents, cependant à peu près seuls et cela se conçoit, sont très fiers de lui.
La plus furieuse contre Schreiber, aux dires des journaux américains, est la jeune Mme Assollant qui va s'embarquer pour Cherbourg par le plus prochain navire, en compagnie de M. Adrien

Chabal, un ami de Armand Lotti. Mme Assollant qui désire que le jeune passager supplémentaire soit sévèrement puni, a dit : « C'est être criminel et presque meurtrier que de s'embarquer en fraude pour un pareil vol Nous sommes certains M. Chabal et moi que c'est le poids imprévu de ce passager supplémentaire qui a empêché l'*Oiseau jaune* de terminer, son raid à Paris. »

Un bruit...

A Portland, pays d'origine de Schreiber, il courait hier d'autres bruits. Un journal du pays, le Evening News, racontait que si le jeune Schreiber avait pu se cacher dans le fuselage de l'appareil, c'était avec la permission de Jean Assollant, le chef pilote. Depuis plusieurs jours, ajoute l'Evening News, d'après une déclaration à lui faite par M. Samuel Pinansky, beau-frère de Schreiber, celui-ci fréquentait les aviateurs, et il était devenu l'ami d'Assollant pour lequel il avait fait plusieurs corvées.
Quand Assollant se décida subitement à épouser Miss Pauline Parker, il demanda à Schreiber comment il pourrait tourner la loi qui prévoit aux Etats-Unis des publications de cinq jours. Schreiber s'entendit avec Max L. Pinansky, juge de la Portland Municipal Court, frère de son beau-frère Samuel qui accorda la dispense. Ce serait pour récompenser Schreiber de cette aide qu'Assollant lui aurait permis, sur ses pressantes instances, de s'embarquer.
Cette histoire est en complète contradiction, annoncent les journaux américains, avec celle que raconte l'ami de Schreiber, Morris Cox. Celui-ci, on le sait, prétend que, décidés à s'embarquer clandestinement, lui et Schreiber, soit sur la *Flamme verte*, également en partance, soit sur l'*Oiseau jaune*, tous les deux tirèrent au sort qui des deux risquerait le grand voyage ; la chance ayant favorisé Schreiber, celui-ci visita les appareils la veille du départ et discuta longuement les chances de réussite avec son camarade.

La lettre

Schreiber retourna chez ses parents, fit secrètement des préparatifs et revint au camp d'Old-Orchard avec l'intention de s'embarquer sur la *Flamme verte*, que devaient piloter ses compatriotes américains. N'ayant point réussi dans sa tentative, il fut plus heureux avec l'*Oiseau jaune* et parvint à s'introduire dans le fuselage de cet appareil quatre heures environ avant le départ. Aussitôt que l'appareil eut pris son vol, le jeune Cox se rendit au domicile des parents de son ami et remit à ceux-ci une lettre ainsi conçue :

« Chers parents,

« J'essaie en ce moment de traverser l'Atlantique sur l'appareil la *« Flamme verte »* (Schreiber était tellement convaincu qu'il partirait avec l'avion américain qu'il avait écrit sa lettre en conséquence). Je pars de ma propre initiative, sans subir l'influence de qui que ce soit, parce que je sais que si je réussis je pourrai faire beaucoup pour votre bonheur. Je vous télégraphierai dès mon arrivée à Rome.

« (Signé) ARTHUR. »

Un télégramme de M. Doumergue

PARIS , 15 juin – Le président de la République vient d'adresser le message suivant au président Hoover, en réponse au message de félicitations qu'il a reçu à l'occasion du raid d'Assollant, Lefèvre et Lotti : »

« M. Norman Armour me remet votre message et je m'empresse de vous remercier des sentiments que vous m'exprimez et qui iront droit au cœur du peuple français ; je transmets vos chaleureuses félicitations aux aviateurs qui, suivant l'exemple de votre grand Lindbergh, viennent d'établir un lien de plus entre nos deux pays. »

Gaston DOUMERGUE.

Les grands raids à travers l'Atlantique

Rappelons, une fois de plus, les traversées heureuses de l'Atlantique jusqu'à aujourd'hui.

DANS LE SENS AMÉRIQUE-EUROPE :

1° Alcok et Brown. — 14-15 juin 1919 : De Saint-Jean de Terre-Neuve à Clifden (Irlande). 3 000 kilomètres en 16h 12.
2° Charles A. Lindbergh. — 20-21 mai 1927 : De New-York à PARIS, 5 836 kilomètres (distance officielle record) en 33h 30.
3° Chamberlain et Lévine. — 4-6 juin 1927 : De New-York à Eisleben (Saxe), 6 294 kilomètres (distance officielle record) en 42 heures.
4° Byrd, Acosta, Noville, Balchen. — 29 juin-1er juillet 1927 : De New-York à Ver-sur-Mer (Calvados).
5° Brock et Schlee. — 27-28 août 1927 : De Harbour Grace (Terre-Neuve) à Croydon-Londres, en 23h 19.
6° Miss Earhart, Stutz et Gordon, sur hydravion. — 17-18 Juin 1928 : De la baie des Trépassés (Terre-Neuve) à Burry-Port (Pays de Galles), en 26h 50.
Assollant, Lefèvre, Loti et Schreiber. — 13-14 juin 1929 : De Old-Orchard (Maine) à Comillas (Espagne), 5 800 kilomètres, en 28h 52.

DANS LE SENS EUROPE-ÉTATS-UNIS :

Koehl, Hunefeld et Fritzmaurice. — 12 et 13 avril 1928 : De Dublin à l'île Qreenly (Canada), en 36 heures.
On sait qu'Assollant, Lefèvre et Lotti sont les seuls Français qui aient réussi le raid Amérique-Europe.

L’Ouest Eclair – 18 juin 1929 – Page 1 et 2

L'APOTHÉOSE DE L' « OISEAU JAUNE » AU BOURGET

LES AVIATEURS ONT ÉTÉ L'OBJET D'OVATIONS ENTHOUSIASTES

Nous avons annoncé, hier, dans la plupart de nos éditions, l'arrivée triomphale au Bourget des aviateurs de l’*Oiseau jaune*.
Voici les détails complémentaires qui nous sont parvenus :

L'ARRIVÉE

LE BOURGET, 16 juin. — L’*Oiseau jaune* est arrivé à 20 h. 45, en avance de trois-quarts d'heure sur l'horaire prévu. Ce fut pour tous une surprise. C'est à peine si l'on a entendu le bruit du moteur et, comme tous les yeux se levaient vers le ciel, se détachait déjà, très grand sur un horizon gris, le monoplan qui rasait la cime des peupliers.
Aussitôt, de la piste du Bourget, partirent des bravos et des vivats. On lançait en l'air son chapeau ou sa casquette et l'on criait.
Cependant, par deux fois, très bas, le monoplan décrivit deux orbes. Il alla même jusqu'à la route de Flandre s'offrir aux vivats des nombreux curieux qui n'avaient pu pénétrer dans l'aérodrome, puis, doucement, il se posa sur la piste mouillée par la pluie.
Soudain, bousculant les agents du service d'ordre, les commissaires de police, un groupe compact d'aviateurs, de journalistes et d'amis de l'équipage se précipita à toute vitesse vers l'avion qui roulait encore et s'arrêta au bout de quelques minutes, très loin, tout à l'autre bout du terrain du Bourget.
Et comme l'avion s'arrêtait, une voiture automobile stoppa à proximité, partie de la piste à sa rencontre.
Aussitôt des acclamations montent. Au sommet de la carlingue, on voit deux têtes, puis quatre bras s'agitent. C'est Assollant, c'est Lefèvre.
Cependant, de l'intérieur, surgissent deux autres jeunes gens : M Lotti et l'Américain Schreiber.

Assollant est tête nue, en veston. Il porte une cravate aux couleurs du Stade Français. Il a les traits tirés, les yeux battus ; aussi s'évanouit-il presque lorsque des bras vigoureux le reçoivent à son saut hors de la carlingue et le hissent sur des épaules. Il fait de grands gestes des bras, sourit. Lefèvre, beaucoup moins fatigué, sa grosse figure ronde brûlée par le grand air, épanouie dans un large sourire, les cheveux disparaissant sous un béret basque, le corps enveloppé dans un imperméable de cuir, répond à tous ceux qui s'adressent à lui en les assurant de son contentement.
Mais le plus bavard est incontestablement l'Américain Schreiber. Il rit, il agite un drapeau aux couleurs américaines, une écharpe multicolore ; il s'empresse, il déboutonne son veston... Il est vêtu d'un pantalon de velours à côtes, chaussé de souliers noirs et leggins noirs. Il a une toute petite veste de cuir qui, dans l'entrebâillement, laisse voir sa chemise.
C'est un garçon tout jeune, au profil vigoureux, au nez très accentué, à la chevelure très brune. Il crie avec un fort accent : « Vive la France ! » Et, comme c'est la seule parole française qu'il connaisse, il répète son cri éperdument. Puis il s'adresse en anglais à tous ceux qui l'entourent.
Cependant, un quatrième groupe de pilotes a hissé sur ses épaules le quatrième passager de l'*Oiseau jaune*, Lotti est incontestablement le plus calme des quatre. C'est à peine s'il sourit. Ses cheveux blonds sont correctement peignés. Dans l'émotion, il ne manque pas d'assujettir ses lunettes à monture d'écaille. Le spectacle est inoubliable.
Mais ai-je dit que depuis bien longtemps le service d'ordre est débordé ?... Des gardes républicains à cheval s'interposent en vain. Leur intervention n'a pour résultat que de séparer les quatre pilotes, sans arriver à empêcher la foule de s'agglomérer de plus en plus autour du groupe. On voit, de ci de là, une tête qui émerge du flot humain, et c'est la ruée vers le hangar où est organisée la réception.

Avant l'arrivée

LE BOURGET, 17 juin. — L'annonce du départ de Cazaux pour Le Bourget des aviateurs Assollant, Lefèvre et Lotti a ramené de nombreux curieux à l'intérieur et aux abords de l'aérodrome. Mais le service d'ordre a été considérablement renforcé tant et si bien qu'il y a toujours une consigne très sévère à l'égard des personnes qui veulent pénétrer sur le port aérien sans carte.
A 20 heures 10, M. Laurent-Eynac, ministre de l'Air, arrive à l'aérodrome. Il a été reçu à sa descente de voiture par M. Gouhé, son chef de cabinet ; M. Renvoisé, commandant de l'aéroport du Bourget ; le colonel Frugier, représentant M. Painlevé, et le lieutenant-colonel Antoinat, commandant le 34° régiment d'aviation.

(Keystone View)

M. Lefèvre, frère ; Mme Parenthon, cousine germaine d'Assollant ; Mme Assollant, la mère de l'aviateur ; Mme Gerson et le colonel Assollant, père de l'aviateur, attendant les « aigles » au Bourget.

Le ministre s'est fait donner les derniers renseignements concernant les aviateurs que l'on attend et le commandant Weiss, qui assiste à l'entretien, lui signale que les conditions atmosphériques sont franchement mauvaises ; ciel nuageux, plafond très bas, visibilité mauvaise, vent violent et pluie ; mais on

peut passer, a ajouté l'aviateur, et l'*Oiseau jaune* sera certainement arrivé aux environs de 21 heures.

Puis M. Laurent-Eynac se rend dans le pavillon de la direction de l'aéroport où M. Renvoisé lui fait part des dispositions prises pour l'arrivée des aviateurs en ce qui concerne le service d'ordre et le balisage du terrain.
Pendant que les curieux continuent à affluer, le haut-parleur se fait entendre pour inviter le public au calme, lorsque l'*Oiseau jaune* arrivera au-dessus de l'aérodrome. Gardes républicains et gardiens de la paix forment un double cordon le long du terrain. Ils sont renforcés par des gardes à cheval chargés de protéger l'avion au moment où il sera posé sur le sol.
Dehors, le long des barrières bordant l'aérodrome, des milliers de personnes sont également massées, maintenues par un non moins imposant service d'ordre.

Le barrage est rompu

Ni les agents ni les gardes républicains, ni même les chevaux de la garde ne peuvent arrêter le flot. En dépit du barrage renforcé placé autour de la porte du hangar, cependant simplement entrebâillée, des centaines de spectateurs s'engouffrent à la suite des quatre paquets humains que forment les porteurs des passagers de l'*Oiseau jaune*.
Et aussitôt Lefèvre, Lotti et le jeune Américain sont hissés sur la table, sans souci des bouteilles de Champagne et des verres que l'on écrase sous les pieds. Des cris s'élèvent de partout et résonnent sous l'immense nef décorée aux couleurs françaises. Des gerbes sont encore remises aux trois aviateurs qui sont rejoints par leurs parents et amis.
Ce sont alors des effusions sans fin, des accolades, des baisers, des poignées de mains, gestes coupés de temps à autre par des hourras poussés par d'enthousiastes curieux.
Mais tout à coup la foule s'aperçoit qu'Assollant n'est pas présent. On le réclame partout sur l'air des lampions : « Assollant ! Assollant ! Assollant ! ». On apprend bientôt que le jeune pilote,

indisposé par la pression trop forte de ses admirateurs, et déjà fatigué, non seulement par sa traversée, mais aussi par les péripéties d'aujourd'hui, a dû être transporté dans une pièce voisine où, au bout de quelques instants, il reprend peu à peu ses sens.
Pendant ce temps, Lefèvre, Lotti et le jeune américain sont amenés devant M. Laurent-Eynac à grand peine et le ministre de l'Air leur serre cordialement la main à tous trois en leur adressant de chaudes félicitations pour le magnifique exploit réalisé par eux.

Et voici Assollant !

M. Laurent-Eynac a à peine terminé, que l'on s'aperçoit qu'Assollant vient de faire son entrée sous le hangar. Le premier pilote de l'*Oiseau jaune* est, à son tour, hissé sur la table que viennent de quitter ses trois camarades. Ceux-ci sont aussitôt ramenés aux côtés de leur compagnon et c'est l'enthousiasme précédent qui se renouvelle avec encore plus de chaleur.
M. Laurent-Eynac est ramené à son tour à grand peine vers la table et renouvelle ses félicitations à Assollant.
Tandis que les quatre aviateurs sont ainsi fêtés par les privilégiés qui ont pu pénétrer sous le hangar, au dehors la foule s'impatiente. Elle a d'abord suivi le remorquage de l'*Oiseau jaune*, près du hangar où il sera abrité tout à l'heure, mais des gardes à cheval l'empêchent d'approcher le monoplan ventru et elle réclame bientôt les quatre héros de la traversée.
Ceux-ci ne tardent pas à paraître au seuil de la petite porte ménagée sur le côté, mais une automobile les attend. Cela n'a aucune importance pour la foule. Elle sait que ceux qu'elle veut acclamer sont là et elle les acclame avec vigueur et sans restriction. La pression se fait plus forte. Le service d'ordre est une fois encore débordé, et les aviateurs sont à nouveau l'objet d'effusions qu'ils doivent maintenant juger pressantes. Les cris de « Vive Assollant ! ». « Vive Lefèvre ! », « Vive Lotti !» et « Vivent les Etats-Unis ! » retentissent de toutes parts.
Au prix de mille difficultés, on peut enfin arracher les quatre hommes des bras qui les enserrent.

(Keystone View)

La foule massée devant l'aérodrome du Bourget, et (en haut), de jeunes cyclistes, férus d'aviation, qui se sont endormis sur l'herbe tendre, ayant pour couverture leurs bicyclettes !

Assollant est à nouveau en détresse, mais le commandant Weiss réussit à arracher à la foule celui qu'il connut, pilote sous ses ordres, et à l'emporter à l'écart, quant à Lefèvre et Lotti, ils résistent mieux, et c'est en souriant qu'ils reçoivent les nouvelles marques d'admiration qui leur sont adressées.
Le jeune Américain, lui est toujours plein d'enthousiasme. Il agite son drapeau américain et crie sans arrêt : « Vive la France ! »

M. Laurent-Eynac « coincé »

M. Laurent-Eynac est lui-même fortement pressé et, à un moment, il est pris dans un remous d'où il se dégage à grand peine pour aller jusqu'à son automobile. Mais tout a une fin, et bientôt les quatre hommes ont pu gagner une automobile qui les emmène sur Paris.
La foule les entoure cependant et c'est difficilement que les aviateurs parviennent à atteindre la sortie du port aérien. Là aussi, devant l'aérodrome, une foule énorme se presse et ce sont de sa part d'interminables ovations qui s'élèvent à nouveau.

Quelques enthousiastes se sont, accrochés aux voitures, prenant place sur le marche-pied. Il faut la force pour les y déloger. Les gardiens de la paix y parviennent. L'*Oiseau jaune* a été rentré dans le hangar qui lui est affecté, et où il a été procédé à l'inspection de la carlingue. Le crocodile fétiche amené, comme on le sait, par les aviateurs lors de leur départ d'Old-Orchard, y a été découvert, mais le jeune saurien semblait dormir si bien que tourné et retourné par plusieurs paires de mains, il n'a pas bougé.
On a, d'autre part, enlevé de la carlingue les sacs postaux qui contenaient le courrier spécial, le premier courrier américain amené par un avion français au-dessus de l'Atlantique.

QUELQUES NOUVEAUX DÉTAILS

PARIS, 16 juin. (De notre correspondant sportif parisien). — C'est à 20h 40, que l'*Oiseau jaune* fit son apparition au-dessus de l'aérodrome du Bourget, et c'est à 20h 44 exactement qu'il se posa sur le sol, qu'il roula pendant quelque cent mètres, puis qu'il s'immobilisa.
Depuis son départ de Cazaux, un peu avant 18 heures, on ne savait pas ce qu'il était devenu. Les renseignements météorologiques étaient franchement mauvais. On annonçait que le temps était complètement bouché entre la Loire et Chartres ; on disait que le plafond était bas et que les aviateurs ne pourraient pas grimper à plus de 50 mètres ; on déclarait qu'ils seraient peut-être obligés de faire escale en cours de route. Ces bruits prenaient forcément de la consistance faute de toute information précise.
A 20h 10, comme on le sait, arriva à l'aérodrome, M. Laurent-Eynac, ministre de l'Air, qu'accompagnaient M. Louis Couhé, secrétaire général du Ministre, et M. Kahn, chef-adjoint du cabinet. On remarquait la présence de nombreux aviateurs militaires et civils, parmi lesquels le général Pujo, chef d'Etat-Major général des forces aériennes, le colonel Poli-Marchetti et le lieutenant-colonel Antoinat, du 34' du Bourget, le commandant Weiss. On remarquait également M. Lacoste, directeur commercial des moteurs Hispano-Suiza, et M. Adolphe Bernard, constructeur de l'avion. On remarquait enfin M. Mac Craken, sous-secrétaire de l'aviation aux Etats-Unis.

On le voit !

20h 20, 20h 30 passèrent : 20h 40 aussi... Quand soudain, un coup de téléphone d'Orly fit savoir que « L'*Oiseau jaune* » venait de passer au-dessus de l'aérodrome. Alors, ce fut la délivrance ! A présent, on était certain que les aviateurs transatlantiques arriveraient à bon port. En effet, deux minutes s'étaient à peine écoulées, qu'on vit l'appareil surgir du crépuscule, décrire un large orbe au-dessus du Bourget, piquer vers le sol et atterrir face au vent, non loin des hangars de l'aviation militaire. Ce fut alors la ruée que l'on sait ; le match serré entre la police et les curieux et d'où les curieux sortirent vainqueurs !
Jamais, depuis l'arrivée de Costes et de Le Brix, de retour de Tokyo, on n'avait vu si bel exploit athlétique que celui de la foule !
Cependant, le Ministre de l'Air, les familles de Lotti, d'Assollant et de Lefèvre, avaient pris place à bord d'automobiles qui se livrèrent, elles aussi, à un véritable match, afin de savoir laquelle arriverait la première au but.

Ma maman !

Ce détail : lorsqu'il aperçut au bas de l'appareil son père, le colonel d'artillerie, et sa mère, Assollant dit dans une exclamation étouffée : « Maman !... Ma maman ! ».
Lefèvre, lui, était mieux en forme. Il est robuste ; avec son béret basque planté sur le côté, un béret dont on lui a fait cadeau à Santander, il semble le «Dieu» du *Canari*, Il triomphe.
Son père, sa mère, ses frères, sa fiancée, son futur beau-père sont là qui le happent, le pressent sur leur poitrine. C'est l'homme heureux dans toute la plénitude du mot. II se laisse aller à la joie, à la grande joie de vivre. Il a dans les yeux la flamme de la victoire.
Lotti parait ensuite. Il n'a pas abandonné ses lunettes. Il est revêtu de son inévitable imperméable mastic, un imperméable qu'on lui connaît depuis toujours. Il reste sérieux, réfléchi, flegmatique ; il ne dit pas un mot ; il se laisse emporter en triomphe sans même sourire. Il doit certainement encore se demander comment l'avion a pu avoir une panne d'essence ce matin à Mimizan.

Arthur !

Pendant ce temps un groupe forcené de journalistes américains a saisi Arthur Schreiber.
Arthur, lui, est un type étonnant Il a tout du tzigane hongrois. Il a le profil d'aigle, les cheveux d'un noir ardent, un peu crépus, la bouche charnue. Il a les yeux vifs. Il regarde autour de lui avec un sourire de triomphe, comme si c'était réellement lui qui eût accompli le raid... Arthur est tout heureux. Pensez donc ! Les autres occupants de l'avion ont réservé leur récit à un journal américain. Lui, Arthur, n'a rien réservé du tout. On peut donc lui arracher mot par mot le récit du voyage II y a une telle ruée autour de lui et sur lui que, tiraillé à droite et à gauche, il finit par perdre son veston qui va on ne sait où, à titre de « souvenir ».
Vous savez le reste. Mais a-t-on dit que le Ministre de l'Air, ne pouvant placer le moindre speech, dut se contenter de féliciter sans phrase les aviateurs et de donner l'accolade à Assollant ?
Mais tout a une fin, même le plus bel hommage populaire qu'on puisse imaginer... d'autant plus que la pluie tombe.
Et chacun s'en fut en voiture avec sa famille.
Ce soir, on dîne chez Lotti.

ROBERT-GUÉRIN.

A L'HÔTEL LOTTI

PARIS, 17 juin. — Il y avait foule rue de Castiglione, quand Lefèvre, Lotti et l'énigmatique américain Schreiber sont arrivés à 22 heures en automobile à l'hôtel de M. Lotti. Des acclamations chaleureuses ont salué les aviateurs qui, avec peine, malgré un service d'ordre, ont gagné l'ascenseur qui les a montés dans une chambre où ils ont pris quelques instants de repos. On remarque fort l'absence d'Assollant qui, dès l'atterrissage au Bourget, a été enlevé par ses anciens camarades du 34° d'aviation. Le colonel Assollant, Mme Assollant, M Lotti et les parents de Lefèvre et de nombreux journalistes attendent avec impatience le pilote de l'*« Oiseau jaune »*.
La foule grossit à chaque instant, rue de Castiglione, prête à

acclamer les premiers Français vainqueurs de l'Atlantique Nord. Enfin, salué par des acclamations enthousiastes, voici Assollant qui descend d'un taxi automobile. Son crocodile fétiche dans les bras, l'aviateur gagne à son tour une chambre de l'hôtel
Mais dehors, la foule réclame au balcon les héros du Jour ; les acclamations se répercutent longtemps sous les arcades de la rue de Rivoli.
Quelques instants plus tard, Lotti et Lefèvre descendent dans un des salons de l'hôtel où se trouvaient réunis, outre de nombreux journalistes, des amis personnels. Lotti et Lefèvre paraissent très frais. Ils serrent vivement les mains qui leur sont tendues.

Le récit de Lotti

Lotti déclare :
« Comment s'est déroulé notre voyage ? Oh ! Presque sans histoire. Notre départ fut très difficile. Alors que quelques jours plus tôt nous avions décollé l'appareil facilement, cette fois nous avions parcouru toute la plage sans que la queue se soit élevée. Durant plusieurs centaines de mètres, alors que nous étions sur la mer, nous avons dû rester entre cinq et six mètres au-dessus de l'eau.
Enfin nous prîmes de la hauteur. A ce moment, je me trouvais au fond de l'appareil ; je sens quelqu'un me sauter sur l'épaule. J'étais loin de m'y attendre. Je ne pouvais guère penser que c'était un jeune homme qui se trouvait derrière moi Me retournant, je restais quelques instants sans pouvoir prononcer une parole. J'ai appelé Lefèvre : lui aussi resta muet. Nous nous sommes avoués plus tard que nous avions tous deux eu l'idée de nous jeter sur ce voyageur et de le projeter par-dessus bord.
« Enfin, je lui ai demandé : «De quelle nationalité êtes-vous ? » — Je suis américain, nous répondit-il !
« Que pouvions-nous faire ? Les attentions que nous avions trouvées en Amérique étaient trop nombreuses pour que nous n'acceptions pas le jeune Schreiber.
« On nous avait annoncé un temps très légèrement nuageux. Mais à mesure que nous nous éloignons des côtes, la brume se fait plus épaisse et les nuages plus nombreux. Durant tout le voyage nous avons volé à 50 mètres environ entre les nuages, n'apercevant la

mer que deux ou trois fois. Lefèvre ne put faire le point, grâce à des éclaircies, que deux fois.
« Les moments les plus impressionnants que nous avons passé, c'est pendant un orage qui dura deux heures. Assollant, durant ces instants, se montra supérieur. Chaque fois que l'appareil, complètement désaxé, descendait presque jusqu'à la mer, il a su lui faire reprendre la hauteur nécessaire. Pour comble de malheur, l'arrivage de l'essence se fit mal et notre moteur s'arrêta presque complètement.
« Enfin, nous aperçûmes bientôt les côtes d'Espagne. Lefèvre avait fixé l'heure à laquelle nous devions arriver. Il ne s'était trompé que de 20 minutes. A ce moment nous avions encore 300 litres d'essence. La nuit tombait et l'arrivée d'essence se faisait mal. Nous avons décidé d'atterrir. Nous avons cherché une plage et lorsque nous avons trouvé un endroit propice, nous avons atterri normalement.
« Il n'y avait personne. J'ai dû chercher une bicyclette et aller à 4 kilomètres pour trouver une petite ville La réception qui nous a été faite en Espagne fut au-dessus de tout éloge Si nous avons dû retarder notre départ, c'est par suite de la difficulté de faire le plein d'eau. »

Les impressions de Lefèvre

Plus loin, Lefèvre donnait ses impressions :
Assollant a piloté presque continuellement, déclarait-il. Je ne l'ai remplacé que durant cinq heures et encore non consécutives. Nous n'avons mangé qu'une banane chacun, un sandwich au poulet et bu de l'eau. Comment aurions-nous fait autrement, d'ailleurs ? Nous n'avions que six bananes et nous étions quatre. Lotti s'est occupé uniquement de la T. S. F. Il nous a été très difficile de nous faire entendre, par suite des postes employant des longueurs d'ondes identiques à la nôtre. Nous n'avons aperçu qu'un seul navire et avons dû être entendus par un autre. Si nous avons changé de route et voulu passer par les Açores, ce fut pour éviter les orages et le brouillard. Nous n'avons d'ailleurs pas aperçu les Açores.»

Et Schreiber ?

Pendant que les deux pilotes signent des cartes et des photographies, les questions ne cessent de pleuvoir : « On a dit, demande quelqu'un, qu'Assollant savait que le jeune Schreiber prendrait place dans l'appareil ?
— Pure invention, répond aussitôt Lotti ; jamais il n'aurait accepté une telle responsabilité. Il a eu trop de peine à décoller l'appareil avec ce poids supplémentaire.
Il est plus de 23 heures. Bientôt, tout l'équipage était réuni autour d'une table. Rapidement, on se restaura.
Les aviateurs allaient gagner leurs chambres, lorsqu'un coup de téléphone appela Assollant à l'appareil. C'était sa jeune femme qui, d'Amérique, voulait lui demander de vive voix, des nouvelles.
Aucune réception n'est prévue pour demain matin. Mais l'après-midi des jeunes héros sera chargée, les réceptions semblent devoir se succéder sans arrêt.

Frais et dispos

PARIS, 17 juin. — Les aviateurs Assollant, Lefèvre et Lotti ainsi que l'Américain Schreiber, ont passé une nuit reposante à l'hôtel où ils sont descendus.
Aussi ce matin sont-ils tous quatre frais et dispos, revêtus d'élégants complets de ville, les cheveux soigneusement peignés et lissés, sauf Lefèvre qui rejette en arrière son opulente chevelure légèrement ondulée.
Le jeune Schreiber, notamment, est tout resplendissant et se promène avec aisance, moulé dans un complet de couleur sombre qu'il a troqué contre sa petite veste de cuir et sa culotte de velours à côtes.
Les quatre passagers de l'*Oiseau jaune* se prêtent aimablement aux Interviews. Ils répètent ce qu'ils ont déjà déclaré, en apportant les précisions à leurs récits.

Schreiber l'indésirable

C'est ainsi qu'ils sont unanimes pour reconnaître que la présence

de Schreiber dans la carlingue ne gêna pas seulement le décollage de l'appareil d'Old-Orchard, mais fit perdre à l'avion quelque trois heures de vol, en les obligeant à utiliser, dans la première partie du raid, la puissance complète du moteur.
Lefèvre a confirmé notamment ce qu'il avait dit hier, que la plus dure partie du voyage fut celle qui eut lieu au cours de la nuit.
Comme on lui demandait si c'était le mauvais temps qui les avait fait ainsi dévier de leur route pour aller finalement atterrir sur les côtes espagnoles :
« Non, répondit-il, c'est moi qui durant tout le voyage al fait le point à l'aide d'un sextant. Les conditions atmosphériques étaient tellement défavorables, que j'ai volontairement décidé de nous éloigner de la ligne que nous nous étions primitivement tracée, quitte à remettre le cap ensuite sur le Bourget en remontant vers le nord. »

Les pompes en panne

Comme on s'étonnait de l'atterrissage Mimizan, hier matin, très peu de temps après le départ de Comillas, Lefèvre déclara qu'il ne fallait pas l'attribuer à un manque d'essence :
« Certes, ajouta-t-il, nous n'avions pas pu décoller avec beaucoup de carburant, étant donné les petites dimensions de la plage sur laquelle nous avions atterri la veille ; mais notre atterrissage de fortune a été provoqué par le mauvais fonctionnement des pompes qui, à un moment donné, ne permirent plus à l'essence d'arriver jusqu'au moteur. »
Tandis que l'entretien se poursuit, la foule massée devant l'hôtel réclame les aviateurs. Ceux-ci, pour qui commence une série de réceptions, se dirigent vers la sortie et montent dans une automobile qui les attend. Les bravos et les acclamations s'élèvent, tandis que la voiture avance difficilement au milieu des curieux qui ont envahi la chaussée.
A midi 30, Assollant, Lefèvre, Lotti et Schreiber vont rendre visite à la société qui leur a fourni leur appareil de T. S. F., lequel leur a été d'une grande utilité.
Aujourd'hui, plusieurs réceptions les attendent au cours de l'après-midi. Jeudi prochain, à 18 heures, ils seront les hôtes du Conseil

municipal de Paris.

L’Ouest Eclair – 18 juin 1929 – Dernière heure - Page 3

Le raid transatlantique d'Assollant et Lefèvre

ÇA ET LÀ

Le pratique Schreiber

Schreiber est décidément un jeune homme pratique. Le côté héroïque de son équipée commence à s'atténuer singulièrement, car il apparaît qu'il n'a eu pour but que de réaliser de brillantes affaires, et c'est ce qui navre le courageux Lotti, propriétaire de l'appareil, qui l'admit gentiment à son bord au lieu de le débarquer.
« Son père, dit Lotti, m'a câblé en mer pour me prévenir de le tenir au courant des engagements éventuels de son fils. Il m'a même déclaré qu'il me tenait responsable de sa vie. Quand j'ai dit au jeune homme : « Mais, malheureux, votre présence pouvait nous coûter la vie à tous les trois ». Il m'a répondu : « Mais moi aussi, je risquais la mienne. »
Quoi qu'il en soit, lorsqu'il s'aperçut de la présence d'un passager indésirable dans l'appareil, Lotti reprocha au jeune Schreiber son geste inconsidéré, puis, pensant que ce jeune homme pourrait réaliser un important bénéfice pécuniaire aux dépens de ses compagnons, il prépara tout de suite un contrat.
Au terme de ce contrat, il était stipulé que tout ce qui serait offert à Schreiber serait partagé en deux parts égales : une pour le jeune Américain et l'autre pour les trois Français.
D'autre part, Schreiber ne pourrait, en aucun cas, publier, seul, le récit de son aventure.
Lotti présenta ce contrat au jeune homme qui dut le signer bon gré mal gré.
Il ne saurait s'agir, donc, de concert préalable entre Schreiber et les trois aviateurs, comme certains esprits malveillants l'avaient insinué. Il est assez légitime que les Français aient songé à réserver leurs privilèges éventuels d'auteurs du raid contre les indiscrétions présumées intéressées du jeune Schreiber au moment de son apparition inattendue.

NEW-YORK, 17 juin (spécial). — L'opinion américaine, comme l'opinion française aussi, assurément, a continué, hier, à se préoccuper du point de savoir si, oui ou non, l'embarque clandestin Schreiber avait pris place dans L'« *Oiseau jaune* » avec le consentement des aviateurs, en particulier avec la permission d'Assollant.

Mme Assollant venait d'essayer d'entrer en communication téléphonique avec son mari, quand on lui a communiqué, à New-York, le récit fait par l'Evening News de Portland, que nous avons publié hier.

Mme Assollant s'est montrée furieuse de ce récit, et a affirmé qu'il n'y avait jamais eu aucun accord entre son mari et Schreiber. « Il n'y a pas un mot de vrai dans tout cela, a-t-elle dit. Jamais ni moi ni mon mari ne sommes entrés en rapport avec ce garçon, ni à Old-Orchard, ni ailleurs. Il est absurde d'attacher la moindre importance à de tels récits. »

De son côté. Arthur Schreiber s'est montré indigné des bruits colportés sur son compte : « Il est incroyable a-t-il dit, que l'intégrité d'hommes comme Lefèvre et Lotti puisse être mise en doute. Quand ils m'ont trouvé, ils ont été furieux, et j'ai cru un moment que j'allais être jeté à la mer. Mais, après, nous sommes devenus amis, et nous avons partagé les provisions de bord ensemble. »

Leurs fétiches

NEW-YORK, 17 juin (spécial). — On a déjà parlé des fétiches des trois aviateurs pour leur traversée et surtout du petit crocodile qui devait porter chance à Lotti. S'il faut en croire les journaux américains, qui ne nous laissent rien ignorer des faits et gestes des aviateurs, Assollant se serait contenté d'un petit caméléon enfermé dans une petite boite de bois, qu'il s'empressa d'ouvrir en arrivant à l'hôtel Lotti ; quant à Lefèvre, son fétiche aurait été plus imprévu encore : il aurait gardé sur lui, pendant toute la traversée, un morceau de pain sans levain, dans l'espoir que ce pain sans levain, qui aida jadis les Juifs à traverser la mer Rouge, l'aiderait lui-même à traverser l'Atlantique. Mais ce sont là des histoires

américaines !...

Choses plus sérieuses

A côté de ces renseignements fantaisistes, aussi fantaisistes, sans doute, que la confiance inébranlable de la jeune Mme Assollant daris le chiffre 13, la grosse majorité des lecteurs de ce journal comprendra mieux qu'après leur deuxième atterrissage force à Mimizan-les-Bains, les trois aviateurs aient demandé avant toute chose, dimanche matin, qu'on voulût bien mettre à leur disposition une auto pour les conduire à l'église la plus voisine, où ils désiraient assister à une sorte de messe d'action de grâces, messe qu'ils entendirent avec les marques de la plus grande piété.

Sur ce sujet, empruntons au « New-York Herald » cette touchante déclaration faite par Mme Lotti mère à un reporter de ce journal, dimanche soir, après la réception triomphale qui venait d'être faite à son fils et à ses amis :

« Je vais, a-t-elle dit, dans ma chambre, pour y faire ce que je fais chaque jour, pour m'y agenouiller humblement et faire ma prière. Je n'y ai jamais manqué depuis 33 ans de mariage, mais je le fais avec plus de confiance encore depuis quelque temps ; la semaine dernière, je priais Dieu d'assister mon fils dans son périlleux voyage ; ce soir, je vais le remercier de me l'avoir conservé. »

Evidemment, ce simple récit a une autre allure que toutes les histoires de fétiches et autres porte-bonheur... à l'américaine !

Comillas, 17 juin. — Au moment de leur départ de Comillas, les aviateurs Assollant et Lefèvre avaient lancé par T. S. F. le message suivant :

« Les aviateurs français de l'*« Oiseau jaune »*, au moment de leur départ de Comillas, ont l'honneur de remercier les autorités et la population entière de Comillas pour leur chaleureuse bienvenue, et les prient d'exprimer au roi et au gouvernement leur gratitude. Vive l'Espagne ! »

Les félicitations des Etats-Unis

PARIS, 17 juin. — Le ministre du Commerce des Etats-Unis R. P. Lamond, a adressé aux membres de l'équipage de l'*Oiseau jaune* le télégramme suivant : « Sincères félicitations pour le succès de votre traversée de l'Atlantique. Par votre courage, vous avez rendu un service éminent à l'aviation, particulièrement en ce qui concerne la sécurité des vols à longue distance »

L’Ouest Eclair – 19 juin 1929 – Page 1

(Wide World Photo)

LE RETOUR AU BOURGET DE L'OISEAU CANARI
Notre photo montre Assollant porté en triomphe au milieu d'une foule délirante.

(Keystone View)

Arthur Schreiber et Armand Lotti se serrent la main à leur arrivée au Bourget.

(Wide World Photo)

Les aviateurs de l'Oiseau jaune réunis à l'hôtel Lotti, rue Castiglione De gauche à droite : Schreiber, Lefèvre, le colonel Assollant, Jean Assollant, Lotti et son père.

L’Ouest Eclair – 19 juin 1929 – Page 2

APRÈS LE RAID TRANSATLANTIQUE DE « L'OISEAU JAUNE »

La Légion d'Honneur pour Assollant et Lefèvre

PARIS, 18 juin. — Assollant, Lefèvre et Lotti, toujours accompagnés du jeune Schreiber, ont été reçus par M. Laurent-Eynac, ministre de l'Air, dans ses bureaux de l'avenue Rapp La réception fut tout intime et il ne fut pas prononcé de discours.
On aurait pu dire qu'elle n'avait aucun caractère officiel, si le ministre n'avait annoncé à Assollant, Lefèvre et Lotti qu'ils étaient proposés pour le grade de chevalier de la Légion d'Honneur.
M. Laurent-Eynac a annoncé à Assollant et Lefèvre que le président du Conseil et le président de la République les recevraient demain mercredi. Les aviateurs ont donné au ministre tous les détails sur leur magnifique randonnée.

Mme Assollant rejoint son mari

NEW-YORK. 18 juin. – Mme Assollant s'est embarquée aujourd’hui sur l'Ile-de-France pour rejoindre son mari.

A l'ambassade des Etats-Unis

PARIS, 18 juin. — Les trois aviateurs Lefèvre. Assollant et Lotti, ainsi que Schreiber leur compagnon américain improvisé de voyage, ont été reçus aujourd'hui, à 18 heures, à l'ambassade des Etats-Unis. M. Norman Armour les a félicités de l'exploit qu'ils avaient accompli.

L'Ouest Eclair – 20 juin 1929 – Page 2

LES AILES FRANÇAISES

LE RAID DE « L'OISEAU JAUNE »

PARIS, 19 juin. - Les aviateurs Assollant, Lefèvre et Lotti ont été reçus par le président du Conseil. M. Poincaré, qui les a chaleureusement félicités pour leur raid transatlantique et leur a confirmé que le Conseil des ministres avait décidé de leur conférer la croix je la Légion d'honneur à titre exceptionnel.
« Je suis très heureux moi-même, a ajouté le président du Conseil, de déroger en cette occasion à la règle immuable que le Gouvernement s'est imposée en ce qui concerne les décorations à titre exceptionnel ».

A l'Elysée

PARIS, 19 juin. - Le Président de la République a reçu cet après-midi à 17 heures 30 les aviateurs Assollant, Lefèvre et Lotti, qui lui ont été présentés par M. Laurent-Eynac, ministre de l'Air. L'entretien du chef de l'Etat avec les aviateurs a duré environ 25 minutes.
M. Doumergue a chaleureusement félicité les hardis aviateurs pour leur magnifique exploit, qui fait honneur à la persévérance et à l'énergie française. Puis il s'est fait raconter par les aviateurs les principales péripéties de leur voyage.
MM. Assollant, Lefèvre et Lotti ont quitté l'Elysée à 17 heures 50 pour se rendre à la Chambre.

Au Sénat

PARIS, 19 juin. - Les aviateurs Assollant, Lefèvre et Lotti, accompagnés de M. Laurent-Eynac, ont été reçus cet après-midi au Luxembourg par le bureau du Sénat et le groupe sénatorial de l'aviation.

A la Chambre

PARIS,19 juin. - Assollant, Lefèvre et Lotti ont été reçus avec éclat à la présidence de la Chambre des députés par M. Fernand Bouisson, président, entouré des membres du bureau, de MM. Laurent-Eynac, ministre de l'Air, P.-E. Flandin, président du groupe de l'aviation, qui les ont félicités de leur magnifique randonnée.

Un télégramme de Lindbergh

Depuis trois jours, Assollant, Lefèvre et Lotti ont reçu un nombre considérable de télégrammes de félicitations. Le grand Lindbergh, notamment a adressé aux trois aviateurs la dépêche suivante :
« De retour à New-York, je viens d'apprendre le succès de votre traversée. Veuillez accepter mes sincères congratulations et mes meilleures souhaits ».
Les aviateurs français ont immédiatement répondu, disant notamment que leur plus grand titre de gloire était d'avoir suivi la voie que Lindbergh lui-même avait tracée.
Parmi les autres télégrammes il en est un qui émane de M. et Mrs Schreiber, le père et la mère du jeune passager clandestin. Ce télégramme est ainsi conçu :
« Acceptez nos remerciements pour la générosité et la tolérance montrées à notre fils par les trois héros français de l'air. Présentez notre reconnaissance à M. Lotti et à Mme Lotti pour leur paternel appui envers Arthur ».

Arthur Schreiber retourne en Amérique

PARIS, 19 juin. - Le jeune Arthur Schreiber va s'embarquer demain à bord du *Leviathan*. Assollant, Lefèvre et Lotti ont estimé, en effet, qu'il valait mieux le faire retourner à New-York le plus tôt possible. Lotti a déclaré à ce sujet : « Schreiber est un excellent garçon et nous ne lui voulons que du bien malgré son imprudence qui a failli compromettre notre raid et notre vie. Mais, depuis son arrivée, il est en butte à des offres de toutes sortes. Des music-halls lui ont fait des propositions alléchantes. Or, nous ne voulons pas que notre

raid serve de prétexte à des exhibitions déplacées. En Amérique, Schreiber « fera de l'argent » s'il lui plaît. J'ai simplement exigé qu'il verse la moitié de ses bénéfices au pilote, au navigateur et aux œuvres de bienfaisance intéressant l'aviation ».
Quant à l'aventureux Schreiber, il se déclare navré des commentaires auxquels a donné lieu sa supercherie et il ne sait, dit-il, comment remercier ses chevaleresques compagnons.
« J'espère revenir bientôt à Paris, a-t-il confié... Mais, désabusé, il ajoute : ...en bateau !

L' «Oiseau Jaune » à l'honneur

PARIS, 19 juin. Sous le patronage du ministre de l'air et l'initiative d'un journal de l'après-midi, l'*Oiseau Jaune* sera exposé à Paris dans un endroit d'accès facile où tous les Parisiens pourront venir le voir. Les recettes de cette exposition seront affectées à toutes les œuvres de bienfaisance de l'aviation.

COUDURET VEUT TENTER UN RAID TRANSATLANTIQUE

SÉVILLE, 19 juin. - Les aviateurs français Conduret et Maillou reprendront leur vol vendredi pour Le Bourget ; ils emporteront 1 000 litres d'essence.
Les aviateurs se proposent de demander l'autorisation au ministère de l'air français pour un vol transatlantique de caractère privé qu'ils accompliraient à leur frais. Si cette autorisation leur était accordée, Couduret et Maillou reviendraient à Séville, ils prendraient leur vol de l'aérodrome de Tablada pour leur raid transatlantique.

Arrachart à Saigon

SAIGON, 19 juin. - De l'agence « Indo Pacifique » les aviateurs Arrachart et Rignot ont atterri hier, à Blen-Hoa, à midi 15. Ils comptent séjourner quelques jours à Saigon.

L'Ouest Eclair – 21 juin 1929 – Page 1

(Keystone View)

On sait que le pilote de l'Oiseau Canari a épousé le 10 juin, une jeune fille américaine, Miss Pauline Parker, dont il avait fait la connaissance à New-York treize jours plus tôt.
Voici M. et Mme. ASSOLLANT.

L’Ouest Eclair – 21 juin 1929 – Page 2

DANS L’AVIATION

L'exposition aux Tuileries

PARIS, 20 juin. — M. Laurent-Eynac, en ayant donné l'autorisation, l'*Oiseau jaune* sera exposé vers la fin de la semaine à la terrasse des Tuileries sous un hangar monté par les soins des services de l'aéronautique.
Un droit d'entrée sera perçu pour la visite de l'avion, les fonds ainsi produits seront répartis par les soins du ministre de l'Air entre les diverses caisses de secours de l'aéronautique.

Vers une nouvelle tentative transatlantique des aviateurs Yancey et Williams

NEW-YORK, 20 juin. — Le New-York Times annonce que les aviateurs Yancey et Williams, dont l'avion *« Flamme verte »* a capoté le jour du départ de l’*Oiseau jaune*, ont obtenu un nouveau monoplan appelé « Etoile du Nord » avec lequel ils espèrent renouveler prochainement leur tentative.

L’Ouest Eclair – 21 juin 1929 – Dernière heure - Page 3

ARTHUR SCHREIBER VOGUE VERS L'AMÉRIQUE

Il s'est embarqué hier à Cherbourg sur le « Léviathan »

CHERBOURG, 20 juin. (De notre correspondant particulier). — Depuis hier après-midi, Arthur Schreiber, l'indésirable compagnon d'Assollant, Lefèvre et Lotti, fait sa seconde traversée de l'Atlantique. Il l'accomplit cette fois, non plus dans la queue incommode de l’*Oiseau jaune*, mais à bord du luxueux et confortable Léviathan, dans la cabine de la classe touristes qui a été mise à sa disposition pour rentrer aux Etats-Unis où l'attendent peut-être, au débarquement, quelques petits ennuis d'ordre administratif et judiciaire, mais où il sait pouvoir compter tout de même, pour plus tard, sur la curiosité profitable et très aisément monnayable de millions de ses compatriotes.

Evidemment, le départ de Schreiber a été quelque peu brusqué. On ne l'a peut-être pas laissé plastronner à Paris aussi longtemps qu'il l’escomptait, mais son but de jeune américain aventureux et intéressé était rempli et il n'avait assurément plus d'autre désir que de rentrer rapidement là-bas pour y exploiter sa chance et conquérir la fortune qui ne manquera pas de lui sourire.

Pour être juste, il faut convenir que-le jeune Schreiber se présente fort agréablement. Grand, mince, l'air intelligent, la figure souriante, les yeux et les cheveux presque noirs, il parait plutôt appartenir à quelque république sud-américaine qu'à l'un des principaux Etats d'Amérique. Il est physiquement bâti pour plaire, aussi ne faut-il pas s'étonner qu'il soit reparti hier soir pour son pays, flanqué d'une jeune Américaine qui prétendait ne pas le lâcher d'une semelle !

A contre-voie

Venu et entré en France littéralement en fraude, réexpédié outre-Atlantique à la demande même, dit-on, de son ambassadeur, comme un véritable indésirable, Schreiber fit hier une sortie et un

départ réellement dépourvus de solennité. Embarqué à Paris dans un wagon de seconde classe de l'un des trains qui transportaient les passagers du Léviathan, Arthur Schreiber, qu'accompagnait la jeune Américaine de Chicago, fut confiné pendant le voyage dans un compartiment à l'abri de la curiosité des voyageurs.
A l'arrivée en gare de Cherbourg, ceux qui l'attendaient le cherchèrent d'abord vainement, puis ils apprirent que le jeune voyageur et sa compagne étaient descendus à contre-voie et s'étaient rendus directement à l'hôtel du Casino où on les retrouva prenant un cocktail, assurément défendu par la prohibition américaine qui attend leur débarquement.
Un peu plus tard, Schreiber, plus souriant que jamais et tenant en main un petit sac jaune neuf qui constituait son unique bagage, était conduit en gare maritime où l'attendait M. Bourdon, commissaire spécial.
En cours de route, Schreiber nous dit qu'il n'avait que peu de choses à ajouter à toutes les déclarations faites par lui depuis son arrivée en France Il confirma cependant qu'il était fermement résolu à tenir les engagements pris par lui vis-à-vis des aviateurs français.
Comme on lui demandait s'il craignait d'être arrêté à son arrivée aux Etats-Unis, comme le bruit en a couru, il fit un geste dédaigneux et répondit qu'il était convaincu que tout s'arrangerait le mieux du monde.
L'honorable commissaire spécial, qui avait reçu mission de constater le départ du passager de l'*Oiseau jaune*, lui demanda de vouloir bien lui présenter son passeport. Schreiber lui répondit sans le moindre embarras qu'il n'en avait pas mais qu'il possédait plusieurs pièces d'identité, cartes, certificats, qu'il exhiba au magistrat. Celui-ci, naturellement, n'insista pas et lui remit la carte destinée à lui permettre l'accès du paquebot, non sans lui avoir fait remarquer toutefois que si on le laissait repartir sans passeport, il sera mal inspiré en tentant une autre fois de rentrer en France sans être porteur de cette pièce indispensable.
Schreiber s'inclina avec bonne grâce, remercia fort poliment le commissaire et, lui ayant dit au revoir, entra dans un bureau où il dut attendre encore quelque peu l'heure du départ.
Celle-ci venue, on le conduisit sur le transbordeur et, vers 5 heures,

il s'embarquait sur le Léviathan, où il va pouvoir, pendant quelques jours se remettre réellement de ses émotions passées et se préparer à celles qui l'attendent à son arrivée aux Etats-Unis.

Les héros de l'Atlantique à l'Hôtel de Ville

PARIS, 20 juin. — La Municipalité de Paris a reçu cet après-midi à l'Hôtel de Ville, les aviateurs Assollant, Lefèvre et Lotti, héros de la traversée de l'Atlantique. Dès leur entrée dans la salle des Prévôts, les aviateurs ont été accueillis par les représentants de la municipalité, tandis que la foule, massée sur la place, les acclamait. Au cours de la cérémonie, des discours relatant la magnifique randonnée ont été prononcés par M. d'Andigné et M. Edouard Renard.
Après une allocution de remerciements de l'aviateur Assollant au nom de ses collègues, M. d'Andigné a remis à chacun des aviateurs la médaille d'or de la Ville de Paris.

L'Ouest Eclair – 23 juin 1929 – Page 7

AUTOMOBILISME

3° CHAMPIONNAT AUTOMOBILE DES AVIATEURS

Des « as », des bolides et du beau sport en perspective

C'est à une épreuve automobile de tout premier ordre que les Parisiens assisteront aujourd'hui, dans le décor exquis de la forêt de St-Germain en venant applaudir les aviateurs transformés cette fois en « as » du volant sur le classique circuit du Bol d'Or.
Cette compétition sportive et amicale va grouper les : Doret, Paillard, Le Brix, Weiss, Douchy, Aumaître, René Fonck, Carol, Lemoigne, A. Benoît, Gonin, Pollon, Busson, tous pilotes du moment, et les anciens pilotes devenus des gloires du volant ou du guidon : les Divot, Benoît, Sénéchal, Morel, Rost, Francisquet, Marc, Giraud-Cabantous, Perrot… etc…
A l'entraînement, nous avons noté les tours très rapides accomplis entre autres concurrents par Sénéchal, « l'homme du Bol d'Or » qui fera dimanche sa rentrée, au volant d'une rapide
Bugatti sur le circuit qui lui est si familier.
Des prix de grande valeur récompenseront les lauréats.
Le lot unique réuni à St-Germain consacre le championnat des aviateurs comme une des plus belles compétitions automobiles de la région parisienne.
N'oublions pas non plus que la great-attraction de la Journée sera l'épreuve de vitesse sur 130 km (trente tours de circuit), dotée de 10 000 francs de prix en espèces par MM. Bouillon frères ouverte à dix coureurs sélectionnés et qui groupe jusqu'ici : Sénéchal, Divo, Doret, Rost, Benoît, Giraud-Cabantous, Paillard, Boyriven, R. Labric, A. Perrot sur des voitures très rapides.
Six coupes, dont le magnifique challenge de « l'Aérauto » (valeur

6 000 fr.) sont affectés au championnat, en plus des autres prix en espèces et en nature, ce qui ne fera pas loin du merveilleux total de 40 000 francs de prix.
C'est à 13 heures précises que sera donné le départ de la première série éliminatoire réservée aux concurrents motocyclistes.

Assollant, Lefèvre et Lotti assisteront au championnat des aviateurs

Désireux de montrer toute la sympathie qu'ils portent à leurs camarades pilotes, et de contribuer au .geste généreux qui guide la manifestation automobile, Assollant, Lefèvre et Lotti assisteront au 3° championnat automobile des aviateurs.
Ce sont d'ailleurs les glorieux membres de l'équipage de *« l'Oiseau Canari »* qui donneront à tour de rôle chaque départ d'épreuve, ce qui permettra au public parisien de les reconnaître et de les applaudir.
La présence des vainqueurs de l'Atlantique ajoutera un attrait nouveau à la belle épreuve organisée par « l'Aérauto » et « l'Automobile-Club de l'Ile-de-France »

L'Ouest Eclair – 25 juin 1929 – Dernière heure- Page 3

LE FAUX ASSOLLANT

NANCY, 24 juin. - Le caporal P. du 34e d'aviation au Bourget, muni d'une fausse permission qu'il avait signée de sa propre main « Commandant Weiss» et qu'il avait établie au nom glorieux d'Assollant, a été arrêté à Nancy après avoir fait quelques dupes, particulièrement parmi les femmes.
Démasqué dans la soirée, après quelques réceptions brillantes, le faux Assollant a été remis entre les mains de l'autorité militaire.

L'Ouest Eclair – 27 juin 1929 – Dernière heure - Page 3

Dans l'aviation

Mme ASSOLLANT ARRIVE EN FRANCE ET SCHREIBER EST DE RETOUR À NEW-YORK

LE HAVRE, 26 juin.- Partis du Bourget sur deux Breguet du 34e d'aviation, piloté, l'un par le capitaine de Vitrolles, l'autre par le sergent-chef de Freycinet, Assollant, Lefèvre et Lotti sont arrivés au terrain de Bléville à 8h 05 ; ils se sont immédiatement rendus au port et, sur un remorqueur, sont partis au-devant de l'*Ile-de-France*, qui a fait son entrée aux docks à 10h 15. L'Aéro-club du Havre avait tenu à recevoir Mme Assollant, à qui on offrit une gerbe de fleurs avant son départ pour Paris.
Mme Assollant et les trois aviateurs ont gagné par route Duclair et ensuite Caudebec-en-Caux où, dans un geste pieux, ils ont jeté dans la Seine une gerbe de fleurs en hommage à la mémoire de Guilbaud et de ses compagnons.
Les aviateurs ont ensuite regagné Paris.

NEW-YORK, 26 juin. - Arthur Schreiber, le passager illicite de l'*Oiseau Jaune*, est arrivé à New-York à bord du *Leviathan*. Seul son père se trouvait sur le quai pour l'accueillir.

Le raid en étoile

HASSELT, 26 juin. - L'aviatrice Maryse Hilsz, qui avait quitté l'aérodrome du Bourget hier matin, à destination d'Amsterdam, ayant été prise dans les nuages et dans des remous de vent en passant au-dessus de Hasselt, a été forcée d'atterrir dans un pré.

HASSELT, 26 juin. - L'aviatrice Maryse Hilsz, qui effectue le circuit des capitales, est repartie à midi 55 pour Amsterdam. Elle a atterri à Halsweg, près d'Amsterdam, à 14h 30. Elle effectuera le retour à Paris demain dans la matinée.

Arrachart et Rignot sont arrivés à Hanoï

HANOÏ, 26 juin. - Les aviateurs Arrachart et Rignot sont arrivés à Hanoï, couvrant les 1 600 kilomètres de Saigon à Hanoï en 8 heures ; ils attendent l'autorisation des autorités pour survoler la Chine.

L'Ouest Eclair – 29 juin 1929 – Page 1

Wide World Photo

M.et .Mme. Assollant sur le pont de l'« Île-de-France »
Notre photo représente le consul américain au Havre félicitant l'aviateur.

L'Ouest Eclair – 1 juillet 1929 – Dernière heure - Page 3

Assollant, Lefèvre et Lotti au meeting de La Brayelle

PARIS, 30 juin. - Commencé brillamment hier, le meeting d'aviation de La Brayelle s'est poursuivi ce matin avec autant de succès. Plusieurs avions sont arrivés sur le terrain. D'un petit avion qui s'était posé doucement sur l'aérodrome, Assollant descendait et était accueilli par toutes les personnalités présentes. Peu après un autre avion amenait Lotti et Lefèvre.
Après avoir été félicités et congratulés, les trois vainqueurs de l'Océan montèrent dans une automobile et firent le tour de la piste aux acclamations de la foule.
A 11h 30 Détroyat commençait la série de ses audacieuses acrobaties.

APRÈS LE SAUVETAGE DU « NUMANCIA »

MADRID, 30 juin. - Tous les journaux espagnols expriment leurs sentiments de gratitude à l'égard de l'équipage du navire britannique porte-avions *Eagle*, qui sauva le capitaine Franco et ses compagnons.
Par ailleurs, le général Primo de Rivera a reçu de diverses personnalités appartenant à toutes les classes de la société, la suggestion d'accorder les honneurs nationaux aux officiers et aux membres de l'équipage du navire britannique *Eagle* et de leur faire une entrée triomphale à Madrid.

LONDRES, 30 juin. - Le navire anglais *Eagle* sera à Gibraltar mardi matin, vers 9 heures, ayant à bord l'équipage du *Numancia*.

Un télégramme de l'équipage de l'« Oiseau Jaune »

PARIS, 30 juin. - Dès qu'ils apprirent que le *Numancia* avait été retrouvé, les aviateurs Assollant, Lefèvre et Lotti adressèrent au général Primo de Rivera, le télégramme suivant :

« Sommes heureux apprendre vaillant équipage *Numancia* retrouvé. Serions reconnaissants transmettre commandant Franco et ses héroïques compagnons, l'expression notre fraternelle joie. Assollant. Lefèvre et Lotti».

Le général Primo de Rivera leur a répondu par le télégramme suivant :

« Madrid, agréez l'expression reconnaissance pour votre sympathique et fraternelle dépêche et mes sincères vœux pour la gloire de l'aviation française ».

L'Ouest Eclair – 1 juillet 1929 – Page 10 (Citroën)

JUILLET 1929

TIRAGE: 15 MILLIONS D'EXEMPLAIRES

NUMERO 19

LE CITROËN

PAGE MENSUELLE DES PROPRIETAIRES ET FUTURS PROPRIETAIRES DE VOITURES CITROËN

Photographie prise à l'issue de la visite de l'usine de Javel.
De gauche à droite : MM. Lotti, Lefèvre, André Citroën et Assollant.

L’Ouest Eclair – 2 juillet 1929 – Dernière heure – Page 3

LES CITATIONS D'ASSOLLANT, LEFÈVRE ET LOTTI

PARIS, 1er juillet. — Le ministre de l'Air vient de nommer chevaliers de la Légion d'honneur les pilotes aviateurs ci-après (aux titres exceptionnels), avec les citations suivantes :
« Assollant, sergent pilote de réserve qui, pour sa brillante conduite sur les théâtres d'opérations extérieures, a reçu la croix de guerre avec deux citations et la médaille militaire ; a été blessé en service commandé ; doué de remarquables qualités de sang-froid, d'énergie et de maîtrise, a effectué, le 13 juin 1929, avec Lefèvre 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. »

« Lefèvre, 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, a servi d'une façon éclatante la cause de l'aviation française. »

« Lotti, se consacre depuis plusieurs années aux choses de l'air et a grandement servi la cause de l'aéronautique. 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 Lefèvre le 13 juin 1929 ; a été l'un des artisans de la plus belle victoire dont puisse s'honorer l'aviation française. »

L'Ouest Eclair – 5 juillet 1929 – Page 2

DANS L'AVIATION

Le « Southern-Cross » à Karachi

KARACHI, 4 juillet. - L'avion *Southern-Cross* est arrivé à 16 heures, heure locale

L'équipage du « Numancia » est parti pour Madrid

ALGESIRAS, 4 juillet. -Le train transportant les aviateurs du *Numancia* et les cinq officiers anglais du *Eagle* est parti hier à 16 heures pour Madrid.

Le général Balbo, Secrétaire d'Etat à l'aviation d'Italie, premier pilote d'un raid Rome-New-York

PARIS, 4 juillet. - L'attaché militaire à l'ambassade américaine à Rome fait savoir que son service a été informé d'une façon sûre, que l'aéronautique italienne envisage sérieusement la possibilité d'un vol sans escale de Rome à New-York.
Le général Balbo, sous-secrétaire d'Etat à l'aéronautique, sera premier pilote. Il sera assisté par un deuxième pilote (officier navigateur) et par un mécanicien qui aura aussi la charge d'un poste radiotélégraphique.
L'appareil construit pour cette épreuve est presque achevé. C'est le frère de l'avion qui fit, avec succès, la traversée de Rome au Brésil en 1828.
Il est pourvu un moteur de 550 CV avec une hélice métallique à pas variable qui vient d'être mise au point. Les réservoirs de cet avion ont une capacité de 4 000 litres, ce qui lui assure approximativement 80 heures de vol.

L' « Oiseau Canari » de la traversée de l'Atlantique va être acheté par l'Etat

PARIS, 4 juillet. - On sait que la traversée de l'Atlantique par l'équipage des trois Lindbergh français Jean Assollant, René Lefèvre et Armand Lotti a été faite sans aucun concours de l'Etat.

On sait également que l'avion de l'équipage, le *Canari*, a battu à la fois au cours de cette traversée, le record du décollage pour la charge qu'il emportait, et le record de vitesse sur près de 6 000 kilomètres avec 4 passagers.

Au point de vue sportif, le raid a été magnifique. Au point de vue technique, il constitue un grand progrès, justement en raison de la vitesse, de près de 200 kilomètres-heure, obtenue sur un long parcours avec une charge importante.

Aussi bien est-il intéressant pour le ministère de l'air de posséder, dans le *Canari*, un prototype, destiné à des études ultérieures. Il existe d'ailleurs à l'air, des crédits importants destinés à l'achat d'avions nouveaux.

Dans ces conditions, le ministre de l'air va décider d'acheter le *Canari*. S'il existe parfois des prototypes qui ne causent que des déboires, il est logique, par compensation, d'accorder une préférence à un prototype qui a rehaussé brillamment le prestige de l'aviation française.

L'Ouest Eclair – 8 juillet 1929 – Page 1

LE CAPITAINE COUDOURET, QUI DEVAIT TENTER UN RAID TRANSATLANTIQUE, EST MORTELLEMENT BLESSÉ DANS UN ACCIDENT D'AVIATION PRÈS D'ANGOULÊME

Il succombe à la clinique

ANGOULÊME, 7 juillet. — L'avion *« France »* qui devait entreprendre la traversée de l'Atlantique avec les capitaines Coudouret et Mailloux et auquel le ministère de l'Air avait interdit ce raid, avait quitté Séville ce matin en vue de rejoindre Paris. L'avion est tombé à 30 kilomètres au nord d'Angoulême, près de la commune de St-Pierre-des-Charentes.
Trois aviateurs étaient à bord, le capitaine Coudouret et les officiers espagnols de Lestino de Lagrus et Francisco Durdan. Le capitaine Coudouret a été relevé grièvement blessé avec une fracture du crâné. L'aviateur espagnol de Lestino de Lagrus a été légèrement blessé. Quant à leur compagnon il s'en tire indemne. Les deux aviateurs ont été transportés dans une clinique à Angoulême.

(Wide World Photo)

LE CAPITAINE COUDOURET

ANGOULÊME, 7 juillet. — Le capitaine aviateur Coudouret, qui avait

été victime aujourd'hui d'un accident d'aviation survenu à Saint-Ciers-sur-Bonnieure, près d'Angoulême, et qui avait été transporté dans une clinique de cette ville, a succombé aux suites de ses blessures.

L'Ouest Eclair – 8 juillet 1929 – Dernière heure - Page 3

LA CARRIÈRE DU CAPITAINE AVIATEUR COUDOURET

Le capitaine Coudouret, qui a trouvé la mort aujourd'hui, au cours d'un accident d'aviation, avait débuté durant la guerre comme pilote de chasse. Sa brillante conduite lui avait valu la Légion d'honneur et la croix de guerre avec 5 palmes et trois étoiles.
Passé au 34e régiment d'aviation, Coudouret avait demandé, il y à deux ans, un congé afin de préparer un grand raid : la traversée de l'Atlantique. Formant équipage avec le capitaine Mailloux et de Mailly-Nesles, il tenta un départ l'année dernière. L'appareil trop chargé, ne put décoller et faillit accrocher une ligne de force. Grâce à son habileté, Coudouret réussit à revenir atterrir au Bourget. Persistant dans son intention, Coudouret était parti, il y a deux mois, à Séville, aucun départ n'étant autorisé en France. Le gouvernement espagnol refusa également de laisser partir le pilote. Coudouret avait obtenu ces jours-ci, l'autorisation de regagner la France par les airs. C'est au cours de ce voyage qu'il s'est tué.

L’Ouest Eclair – 9 juillet 1929 – Page 1

UN RAID TRANSATLANTIQUE

L'avion « Path Finder » s'est envolé d'Old-Orchard pour Rome

(Keystone View)

YANCEY et WILLIAMS pilotes du « Path Finder »

NEW-YORK, 8 juillet. — L’aviateur Yancey, pilote de l'avion *Path-Finder*, actuellement à Old-Orchard, a déclaré qu'il comptait prendre son vol dans la matinée à destination de Rome. Les conditions atmosphériques sont généralement favorables.

OLD-ORCHARD (Maine), 5 juillet. — L'avion monoplan *Path-Finder* a pris son vol à destination de Rome.

OLD-ORCHARD (Maine). 8 juillet. — C'est à 8h 40 ce matin que le *Path Finder* s'est envolé pour Rome.

Tout va bien

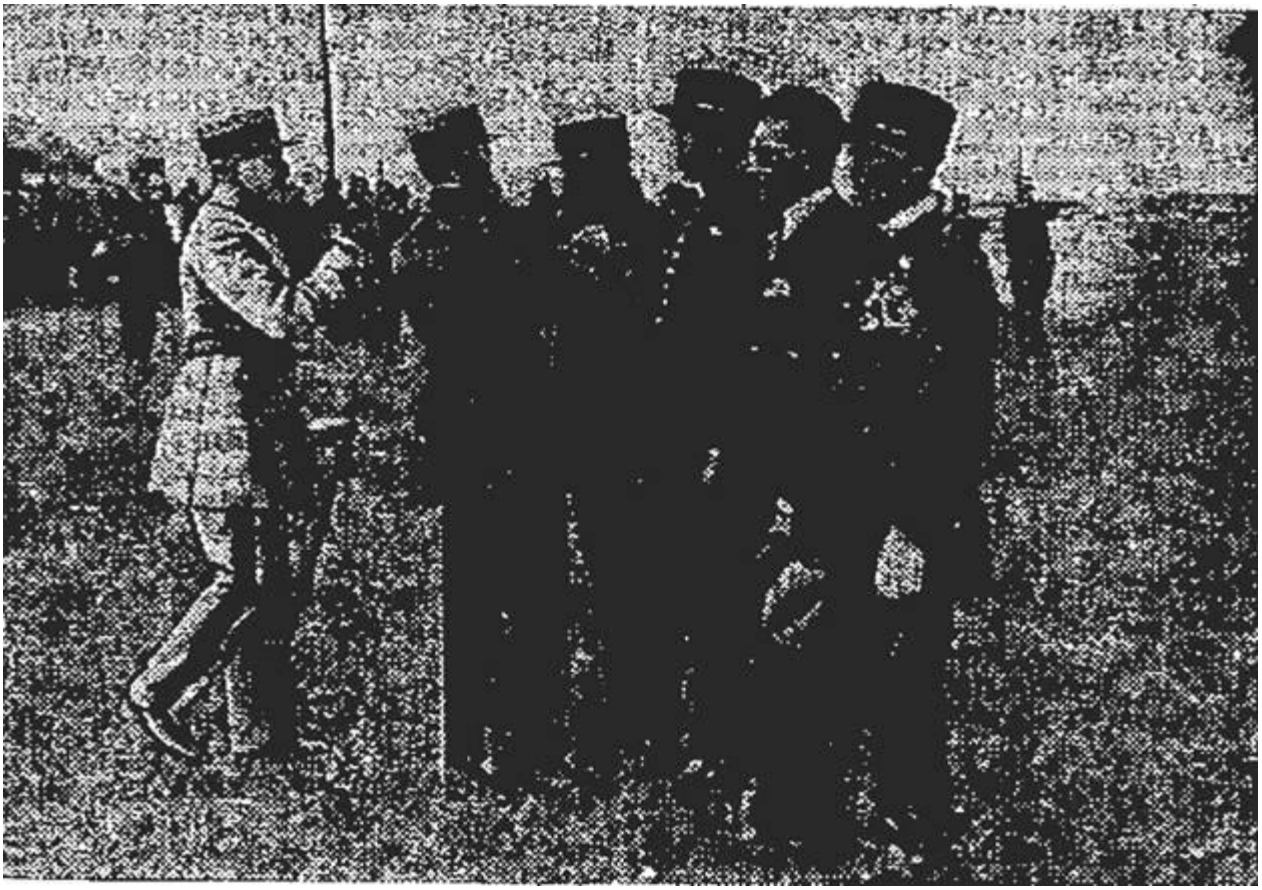
OLD-ORCHARD, 8 juillet. — Le *Path-Finder* a emporté 500 gallons d'essence. Trois avions ont décollé en même temps que lui pour l'accompagner. L'un d'eux doit l'escorter jusqu'à 100 milles de la côte.
Un radiotélégramme reçu du dernier avion, annonce que tout va bien à bord du *Path-Finder*.

On sait que les aviateurs Yancey et Williams devaient tenter un raid transatlantique avec leur avion *Flamme verte*, mais que ce dernier s'écrasa à l'envol d'Old-Orchard le jour même du départ des trois aviateurs français de l'*Oiseau jaune*, Assollant, Lefèvre et Lotti pour leur brillante traversée transatlantique.
Les aviateurs Yancey et Williams ne désespèrent pas de réussir cette tentative. Leur nouveau départ en est la preuve.

En mémoire de l' « Old Glory »

OLD-ORCHARD, 8 juillet. — Les aviateurs du *Path-Finder*, Williams et Yancey avaient l'air heureux au moment de leur départ. Ils ont emporté à bord de leur appareil une couronne qu'ils jetteront en mer lorsqu'ils seront à 1 000 milles de la côte, en mémoire de l'équipage de l'*Old Glory* qui a péri, il y a deux ans, en tentant le vol Amérique-Rome.

L'Ouest Eclair – 10 juillet 1929 – Page 1



Wide world photo

LE COLONEL ASSOLLANT DÉCORE SON FILS

Au cours, de la fête aérienne organisée au Bourget par le 34e *régiment d'aviation, le colonel Assollant a décoré son fils, le héros de la traversée de l'Atlantique.*

L'Ouest Eclair – 11 juillet 1929 – Page 1

LES GRANDS RAIDS

L'ATLANTIQUE EST DE NOUVEAU TRAVERSÉ

Comme l'« Oiseau jaune », le « Path Finder », parti d'Old-Orchard et se rendant à Rome a dû atterrir sur la côte espagnole

(Wide World Photo)

Les aviateurs du Path Finder Roger WILLIAMS et le capitaine YANCEY qui ont atterri près de Santander

MADRID, 10 juillet. — L'avion *Path-Finder* a atterri sur une plage de la province de Santander, hier soir, à 9 heures 10. (On sait que le *Path Finder*, piloté par les aviateurs américains Yancey et Williams, avait pris son vol lundi matin à 8h 40 d'Old-Orchard (Etat du Maine - Etats-Unis - à destination de Rome.)

Faute d'essence

SANTANDER, 10 juillet. — Hier soir, à 9h 20, l'appareil *Path Finder* a atterri sans incident à l'aérodrome d'Albericia. Les aviateurs ont mis 36 heures à faire le parcours entre l'Amérique et la péninsule. Ils volèrent à 300 mètres de hauteur sur la petite localité de Comillas où avaient atterri Assollant, Lefèvre et Lotti. Ils continuèrent leur route par la voie de San Pedro et durent atterrir par suite du manque d'essence.
Ils déclarèrent que leur vol avait été magnifique dans le parcours sur l'Atlantique, bien qu'ils eussent été un peu gênés par le brouillard sur une partie du trajet.
A 9h 30, les aviateurs se rendirent de l'aérodrome d'Albericia, à Santander et chez le gouverneur civil de la province. Ils demandèrent cinq bidons d'essence pour continuer leur voyage. Ils n'ont pas besoin de pièces de rechange ni d'autres éléments.
Ils se proposent de continuer leur voyage vers Rome, à la pointe du jour. Ils comptent arriver à Rome à 11 heures ou midi.
Les aviateurs furent présentés au gouverneur civil de Santander par un interprète et par un ouvrier qui avait signalé leur présence à l'aérodrome d'Albericia. Les aviateurs se montrèrent très ennuyés de l'incident qui les empêcha de faire le trajet jusqu'à Rome d'une seule traite.
(Rappelons que Lefèvre et Assollant avaient mis seulement 30 heures pour couvrir le trajet de Old-Orchard à Santander. tandis que Yancey et Williams ont effectué le même parcours en 36 heures.)

Le « Path-Finder » a repris son vol vers Rome

SANTANDER, 10 juillet. — Les aviateurs américains du *« Path-Finder »* après s'être reposés pendant la nuit dans un hôtel de la ville, se sont rendus aux premières heures de la matinée au camp d'aviation d'Albericia, en vue d'effectuer quelques légères réparations à leur appareil et d'entreprendre la mise au point du moteur. Les autorités et un public nombreux s'étaient rendus au camp d'Albericia, où, à 9h 45 a commencé le ravitaillement en essence de l'appareil, opération qui était terminée à 11h 10. A

11h 20, le *« Path-Finder »* a décollé normalement et a mis le cap sur Santander, survolant la plage du Sardinero, à 11h 30, et a poursuivi son vol directement sur Rome.

TOULON, 10 juillet. — Depuis ce matin, les observations météorologiques de divers points de la côte méditerranéenne, depuis le golfe du Lion jusqu'en Corse, sont favorables à une traversée aérienne comme celle du *« Path-Finder »*. Le ciel n'a aucun nuage. Il y a un peu de vent, mais un calme général règne sur la mer.

LA GLOIRE
LES MEETINGS
LE CANARI II

1929-1934

L’Ouest Eclair – 2 août 1929 – Page 2

APRÈS L'OPÉRATION DE M. POINCARÉ

PARIS, 1er août. — Durant toute la journée de nombreuses personnalités sont venues prendre des nouvelles de M. Poincaré à la clinique de la rue de la Chaise. Les représentants du président de la République, des présidents des deux Chambres, du président du Conseil et des autres ministres, ainsi que les membres éminents du Barreau, de l'Institut, etc., ont déposé leurs cartes. Nombreux également ont été les amis personnels du président et même des anonymes qui ont tenu à déposer leur carte après avoir pris connaissance du bulletin de santé. Quelques personnes ont même envoyé des fleurs qui ont été transportées immédiatement dans la chambre de Mme Poincaré.

Un bulletin de santé

PARIS, 1er août. — Jusqu'à la fin de l'après-midi, hommes politiques, hommes de lettres, représentants du corps diplomatique à Paris, déléguée des corps constitués n'ont cessé de venir .prendre des nouvelles de M. Poincaré à la clinique du docteur Marion. Après MM. Tardieu et Barthou, c'était Mme et M. Hennessy, Henri de Régnier, les aviateurs Assollant et Lefèvre, et nombre d'autres.
Enfin, à 19h 40, le bulletin de santé suivant était communiqué :
« La température était ce coir de 37°5, 80 pulsations ; bonne journée ; état tout à fait satisfaisant. Signé : Professeurs Marion et Gosset, Docteur Bodin »

L’Ouest Eclair – 4 août 1929 – Dernière heure - Page 3

En l'honneur de l' « Oiseau Jaune »

SANTANDER, 3 août. — Les travaux pour élever à Oyambre un monument pour commémorer l'atterrissage de l'*Oiseau Jaune* sont déjà très avancés. On annonce qu'Assollant, Lefèvre et Lotti seraient présents à la cérémonie d'inauguration.

Le circuit des capitales européennes

LE BOURGET, 3 août. — Les aviateurs Assollant et Lefèvre sont arrivés au Bourget à 15 heures, venant de Villacoublay à bord de leur monoplan *Canari*.
Les aviateurs quitteront Le Bourget lundi matin en vue d'effectuer le circuit des capitales européennes.

L'Ouest Eclair – 7 août 1929 – Page 2

DANS L'AVIATION

Le circuit des capitales européennes

PARIS, 6 août. — Les aviateurs Assollant, Lefèvre et Lotti quitteront l'aérodrome d'Orly demain matin, à 9 heures en direction de l'Espagne et du Portugal, pour effectuer le circuit des capitales européennes.

Arrachart et Rignot à Pékin

PÉKIN, 6 août — Les aviateurs Arrachart et Rignot sont arrivés à Pékin aujourd'hui, mardi, à 14 heures.

Un vol transatlantique

ZURICH, 6 août. — L'aviateur Kaiser qui a l'intention d'entreprendre un vol transatlantique vers l'Amérique, est parti aujourd'hui vers Paris en vue d'effectuer ses derniers préparatifs. Il prendra son vol à la fin de la semaine et se dirigera d'abord vers le Portugal.

L’Ouest Eclair – 9 août 1929 – Page 2

ASSOLLANT ET LEFÈVRE PARTENT POUR LE TOUR D'EUROPE

PARIS, 8 août. — Les aviateurs Assollant, Lefèvre et Lotti quitteront Villacoublay, jeudi matin, à 9 heures, à bord de l’*Oiseau jaune* à destination de Madrid, première escale de leur tour d'Europe.

Les nouveaux hydravions anglais

LONDRES, 8 août. — L'Air ministry prendra possession, à la fin de la semaine, de six hydroplanes britanniques construits dans le plus grand secret et dont trois seront choisis pour défendre les couleurs britanniques dans la coupe Schneider qui doit se disputer au large de Portsmouth le 7 septembre prochain.
Les experts britanniques s'attendent à ce que chacune de ces six machines atteigne la vitesse moyenne de 560 à 575 kilomètres à l'heure. Les concurrents italiens, qui semblent être ceux que les pilotes britanniques redoutent le plus, sont attendus à Calchot la semaine prochaine.

L’Ouest Eclair – 9 août 1929 –Page 2 (autre édition)

LE TOUR D'EUROPE D'ASSOLLANT ET LEFÈVRE

ORLY, 8 août. — L'avion *Canari*, piloté par Assollant, ayant à bord Lefèvre et Lotti, le mécanicien Leroy et l'ingénieur de Saint-Pierre a quitté Orly ce matin, à 11 heures 10 à destination de Madrid.

MADRID, 8 août. — Les aviateurs Assollant. Lefèvre et Lotti, pilotant l'*Oiseau jaune*, sont arrivés à Madrid, à 19h 45. Ils ont atterri à l'aérodrome de Cuatro-Vientros. Ils ont été salués par les officiers de service et par d'autres aviateurs espagnols.

Un avion prenant part au challenge de tourisme s'écrase près de Marignane

MARSEILLE, 8 août. — L'aviateur Vlcek pilotant l’appareil tchécoslovaque T-2, qui prend part au challenge International de tourisme, s'est écrasé à 2 kilomètres à l'est de Marignane par suite d'une panne de moteur. L'appareil est détruit. Le pilote et le passager sont indemnes.

L'Ouest Eclair – 10 août 1929 – Page 2

Fêtes d'Aviation d'Aix-Les-Bains et d'Annecy

Le succès remporté l'année dernière par le meeting d'aviation de Chambéry est resté présent dans toutes les mémoires, aussi le Comité de Direction, désireux de rééditer en 1929 les belles fêtes de Chambéry en 1920, mais cette fois dans un cadre différent et avec un programme nouveau, organise du 14 au 18 Août des manifestations aériennes dont l'intérêt ne le cédera en rien à celui de l'année dernière.

A ces Fêtes, qui auront lieu : les 14 et 15 Août à Aix-les-Bains et Lac du Bourget, le 18 août à Annecy, participeront effectivement la plupart de nos grands as : SADI-LECOINTE, DÉTROYAT, DELMOTTE, MILOT. BARBOT, plusieurs hydravions et les meilleurs de nos trapézistes et parachutistes ; le lieutenant de vaisseau LE BRIX si chaleureusement applaudi l'année dernière à Aix-les-Bains et Chambéry, ainsi que les héros, de la dernière traversée de l'Atlantique : LEFÈVRE, ASSOLLANT et LOTI, ont promis d'être présents.

L'éclat de cette double manifestation dont le succès certain sera la consécration de celui remporté l'année dernière par le meeting de Chambéry sera rehaussé par la présence de hautes personnalités gouvernementales et parlementaires, militaires, etc..., parmi lesquelles nous pouvons citer :

M. le Ministre de l'Air, ou son Délégué ;

MM. les Préfets de la Savoie et de la Haute-Savoie ;

MM. les Sénateurs et Députés de la Savoie et de la Haute-Savoie ;

MM. les Maires de Chambéry, d'Aix-les-Bains et d'Annecy ;

MM. les Présidents des Chambres de Commerce de Chambéry, d'Aix-les-Bains et d'Annecy ;

MM., les Généraux, Commandant à Chambéry et à Annecy ;

M; le Président des Aéro-Clubs d'Auvergne du Rhône, du Berry, de l'Aéro-Club léger des Alpes, etc...

MM. Bozon-Verdurâz, de Fonclard, Costa de Beauregard, Delphlin, Huart, Rossignol, Mœlleux, Manfrédi, Decourvière, Hérisson. Maguin, Maifert, Piquet, Damesme, Matusière, Truchelet, etc...

L'Ouest Eclair – 11 août 1929 – Dernière heure - Page 3

DANS L'AVIATION

Le raid de l" « Oiseau Canari »

MADRID, 10 août. — Les aviateurs Assollant, Lefèvre et Lotti, à bord de l'*Oiseau Canari*, sont partis ce matin à 9 heures, pour Lisbonne.

L'Ouest Eclair – 12 août 1929 – Dernière heure - Page 3

DANS L'AVIATION

Le raid de l'Oiseau Canari

LISBONNE, 11 août. — L'*Oiseau Canari* ayant à bord les aviateurs Assollant, Lefèvre et Lotti est parti à 6 heures 30 à destination de Rome. Il fera des escales à Madrid et à Marseille pour se ravitailler.

MADRID, 11 août. — L'*Oiseau Canari*, venant de Lisbonne, est arrivé à Madrid à 9h 50. Les aviateurs Assollant, Lefèvre et Lotti ont déjeuné à l'aérodrome, invités par leurs camarades espagnols.

MARSEILLE, 11 août. — Les aviateurs Assollant, Lefèvre et Lotti, venant de Madrid, ont atterri à 17h 50 à Marignane.

L'Ouest Eclair – 13 août 1929 – Dernière heure - Page 3

DANS L'AVIATION

Le circuit des capitales

MARSEILLE, 12 août. — Poursuivant son circuit des capitales, l'*Oiseau Canari* piloté par Assollant et ayant à bord Lefèvre. Lotti, le mécanicien Leroy et l'ingénieur de St-Pierre a quitté l'aérodrome de Marseille-Marignane ce matin à 9h 45 à destination de Rome.

ROME, 12 août. — L'*Oiseau Canari* a atterri à 14h 55.

L'Ouest Eclair – 14 août 1929 – Dernière heure - Page 3

Assollant, Lefèvre et Lotti à Rome

ROME, 13 août. — Hier soir, le capitaine Bourgoing, attaché naval adjoint à l'ambassade de France, a présenté à M. Balbo les aviateurs de l'*Oiseau Canari*. Le général Balbo, qui partait le soir même de Rome, a tenu à visiter immédiatement l'avion. Il s'est rendu au Littorio avec les aviateurs. La visite s'est prolongée tard dans la soirée.
Ce matin, les aviateurs accompagnés de M. Guérin de l'ambassade de France, ont déposé une couronne sur la tombe du soldat Inconnu. Le chef du cabinet du général Balbo offrira ce soir un dîner en l'honneur des aviateurs.

L'Ouest Eclair – 15 août 1929 – Dernière heure - Page 2

Assollant, Lefèvre et Lotti reçus par le Pape

ROME, 14 août. — Le pape a reçu ce matin, en audience particulière, les aviateurs de l'*Oiseau Canari*. Avant de se rendre au Vatican, Assollant, Lefèvre et Lotti étaient allés au Capitole dont ils ont visité le musée. Ils ont été accueillis très cordialement.

L'Ouest Eclair – 19 août 1929 – Dernière heure - Page 3

L'« OISEAU CANARI » FÊTÉ À ATHÈNES

ATHÈNES, 18 août. — Un meeting d'aviation a été organisé cet après-midi à l'aérodrome de Tatoï. Le meeting auquel participèrent les aviateurs Assollant, Lefèvre, Lotti, Doret et Villechanoux, a été couronné d'un succès sans .précédent.
Les ministres grecs, les chefs d'état-major de l'armée et de la marine ainsi que les officiers du corps d'aviation hellénique, félicitèrent chaleureusement les aviateurs français. L'Oiseau Canari, piloté par Assollant, accompagné de Lefèvre et Lotti partira demain matin pour Constantinople.

L’Ouest Eclair – 20 août 1929 – Page 2

Le raid des capitales « d'Assollant et Lefèvre »

CONSTANTINOPLE, 19 août. — A leur descente d'appareil à l'aérodrome de San-Stéphano, les aviateurs Assollant, Lefèvre et Lotti ont été reçus par l'attaché militaire français, le président de la colonie française, les représentants du préfet et de la Ligue aéronautique et par le commandant du camp d'aviation turc.
Assollant a déclaré que le vol d'Athènes à Constantinople s'était effectué dans de bonnes conditions.
Les aviateurs seront reçus à 19 heures par la colonie française. L'ambassadeur de France offrira un dîner en leur honneur. L'*Oiseau Canari* reprendra son vol, demain à 15h 30 pour Bucarest.

Des voyages aériens de propagande sont en préparation

Dans quelques jours, deux groupes d'avions militaires vont entreprendre deux voyages aériens de propagande vers la Pologne, d'une part, et vers l'Afrique du Nord, d'autre part.
Le voyage France-Pologne sera exécuté par un groupe de dix avions de chasse, sous la direction du commandant Pellet du 38° d'aviation.
Quant au voyage France-Afrique du Nord, un groupe d'avions bi-moteurs, sous le commandement du capitaine de Verdilhac, composé de six appareils, se rendra de Nancy à Tunis.

Ouest Eclair – 23 août 1929 – Page 2

Costes remet son départ pour la traversée de l'Atlantique

PARIS, 22 août. — Costes et Bellonte ont procédé ce matin et cet après-midi au Bourget à de nouveaux essais de transmissions de messages avec le poste de T. S. P. de Viry-Chatillon. L'émission a été bonne, la réception mauvaise.
De guerre lasse et voyant qu'il ne pourrait pas être prêt ce soir, il a regagné ses quartiers de Villacoublay à 17 heures 30.
C'est dommage, car il faisait un temps splendide au-dessus de l'Atlantique avec un large anticyclone entre les Açores et la côte américaine. C'est une belle occasion manquée.

R G.

A LÀ RECHERCHE DES AVIATEURS SUISSES

MEW-YORK, 22 août, — A minuit (heure américaine), aucune nouvelle n'avait encore été reçue au sujet des aviateurs suisses partis de Lisbonne lundi dernier pour traverser l'Atlantique. On craint de plus en plus que les malheureux aviateurs ne soient tombés à la mer et qu'ils n'aient relativement peu de chance d'être retrouvés vivants.
Le département de la marine américaine a donné des instructions à tous les navires naviguant au large de la côte Est des Etats-Unis de guetter attentivement les signaux de détresse qui pourraient être lancés par les aviateurs.

Le raid des capitales

BELGRADE, 22 août. — L'*Oiseau Jaune*, à bord duquel se trouvent les aviateurs Assollant, Lefèvre et Lotti, est arrivé à Belgrade à 11 heures 30.

L'Ouest Eclair – 24 août 1929 – Dernière heure - Page 3

DANS L'AVIATION

Le raid des capitales

BELGRADE, 23 août. — L'*Oiseau Jaune* à bord duquel se trouvent les aviateurs Assollant, Lefèvre et Lotti est arrivé à Belgrade à 11 heures 30.

VIENNE, 23 août. — L'*Oiseau Jaune* est arrivé à Vienne venant de Belgrade.

Ouest Eclair – 25 août 1929 – Page 2

Le raid des capitales

PRAGUE, 24 août. — L'*Oiseau Jaune* ayant à bord les aviateurs Assollant, Lefèvre et Lotti, a atterri à Prague, à 11 h 40. Les aviateurs français ont été salués par les représentants du ministre des travaux publics, de l'aéro-club de Tchécoslovaquie, ainsi que par le commandant Cochet, de la légation française.

L'Ouest Eclair – 27 août 1929 – Dernière heure - Page 3

EN QUELQUES LIGNES

VARSOVIE. — Les aviateurs Assollant, Lefèvre et Lotti ont déposé une couronne sur la tombe du Soldat inconnu.

L'Ouest Eclair – 1 septembre 1929 – Page 2

L'« OISEAU JAUNE » À VALENCIENNES

VALENCIENNES, 31 août. — L'*Oiseau Jaune*, ayant à bord Assollant, Lefèvre et Lotti, venant de Bruxelles, a atterri à Valenciennes à 17 heures. Les aviateurs ont été reçus à l'Hôtel de Ville par M. Milot, député-maire, qui les a remerciés de venir, par leur présence, rehausser la cérémonie d'inauguration du monument érigé à Nungesser.

L'Ouest Eclair – 2 septembre 1929 – Page 2

DANS L'AVIATION

Le raid africain des six avions militaires

BARCELONE, 1er septembre. - Les six avions de bombardement du 21e d'aviation de Nancy qui effectuent un raid de 10 000 km en Afrique du Nord ont été signalés ce matin quittant l'aérodrome de Perpignan à 9 heures.
Ils sont arrivés à l'aérodrome de Barcelone à 10h 20.
Ces avions sont pilotés par les capitaines de Verdilhac, Jobert, Locquet et les lieutenants de France, Niellet et Castagnet.

Le raid du « Pays des Soviets »

MOSCOU, 1er septembre. L'avion *Pays-des-Soviets* poursuivant son raid a atterri à 11h 20 à Tchita (heure de Moscou)

Assollant, Lefèvre et Lotti sont de retour à Paris

LE BOURGET, 1er septembre. Les aviateurs Assollant, Lefèvre et Lotti qui avaient quitté Valenciennes à 15h 50, sont arrivés à l'aérodrome du Bourget à 17h 55. Ils sont repartis pour Paris à 18h 45. M. Couhe qui arrivait également de Valenciennes en avion a serré la main d'Assollant et s'est entretenu avec les aviateurs.

L'Ouest Eclair – 9 septembre 1929 – Page 2

« L'Oiseau Canari » à Bruxelles

ORLY, 28 septembre. — L'*Oiseau Canari*, piloté par l'aviateur Assollant, a quitté Orly, ce matin à 9h 45 à destination de Bruxelles.

L'Ouest Eclair – 4 novembre 1929 - Page 7

LA VIE SPORTIVE

FOOTBALL - RUGBY

LE TOURNOI DE SIX

Aviron Bayonnais bat Stade Français par 9 points à 8.
PARIS, 3 novembre. — La partie débute par un jeu confus où les Parisiens s'assurent l'avantage territorial. L'Aviron Bayonnais par ses lignes arrières, réussit à rétablir l'équilibre. Le Stade, par la suite, fait, donner sa cavalerie. La partie, terne au début, devient plus intéressante.
Daudignon, blessé, quitte le terrain.
Une attaque dangereuse est bloquée de justesse par Assollant. Malgré les nombreux déplacements de Jeu, les buts sont rarement mis en danger, la défense étant serrée de part et d'autre.
Le Stade s'assure toutefois une grosse supériorité en touche et un léger avantage en mêlée. Dans les dernières minutes de la mi-temps, un avant basque veut dégager, le ballon rebondit sur un co-équipier et pénètre dans le but. L'essai est marqué et le but est raté.
Malgré de vives réactions, les Bayonnais ne peuvent réussir à combler le handicap. A la mi-temps. Stade Français, 3 points ; Aviron Bayonnais 0.
Au cours de la 2° mi-temps, le jeu est plus ouvert encore qu'en première. L'Aviron Bayonnais, très en verve, marqua 3 essais consécutifs et ce n'est que dans les dernières minutes que le stade français s'assura un essai transformé.

L'Ouest Eclair – 13 novembre 1929 – Page 6

PASSAGERS DE MARQUE

A bord du *Leviathan*, se rendant à New-York, se sont embarqués hier soir le général Pershing, les aviateurs Lotti et Lefèvre, les deux héros français qui traversèrent l'Atlantique en compagnie de leur camarade Assollant. Ils vont aux Etats-Unis rendre visite aux nombreux amis qu'ils y ont laissés.

Ouest Eclair – 5 janvier 1930 – Dernière heure - Page 3

Les faits du jour

Mme Assollant veut divorcer

PARIS, 4 Janvier. — Le *« New-York Herald »* annonce que Mme Jean Assollant, anciennement Pauline Parker, de New-York qui avait épousé le pilote de l'*« Oiseau Canari »* juste avant son départ pour la traversée de l'Atlantique en juin dernier, s'est rendue hier au Palais de Justice pour présenter une requête en divorce contre son mari. Le juge a admis la requête et a fixé au 24 janvier la date de la tentative de conciliation entre les époux.

L'Ouest Eclair – 11 janvier 1930 – Page 7

La traversée de l'Atlantique en avion et les devoirs conjugaux

Bert Acosta, qui était l'un des pilotes de l'*« America »*, lorsque l'avion du commandant Byrd traversa l'Atlantique en 1927 et alla atterrir à Ver-sur-Mer sur les côtes de la Manche, n'a pas de chance depuis le jour où, ayant contrevenu en compagnie de Charles Lévine, un autre héros de l'Atlantique, aux règlements qui interdisent le survol de certaines régions fortifiées de Cherbourg, il dut comparaître, devant le tribunal correctionnel, qui le condamna à une forte amende.

Privé il y a quelques semaines du droit de piloter, parce qu'il avait volé trop bas, par le département du commerce américain, Bert Acosta a été ces jours-ci traduit en justice par sa propre femme, qui l'accusait de l'avoir abandonnée et de ne pas lui verser sa pension alimentaire.

Bert Acosta allait être emprisonné si, appelé au téléphone, Charles Lévine lui-même, n'avait consenti à verser à sa place les 2 500 dollars dus à sa femme.

D'autre part on sait que la femme américaine qu'épousa, à la veille de la grande aventure, le pilote de l'*« Oiseau Canari »*, Jean Assollant, vient d'intenter contre lui une demande en divorce. Dès le début de la procédure, Mme Assollant a été autorisée à faire pratiquer une saisie sur tout ce qui peut être saisi, sur tout ce qui est dû encore à son mari en tant que profit du vol transatlantique par la Compagnie qui fournit le moteur et la compagnie qui construisit l'appareil et même par le ministère de l'Air.

Serait-il donc plus aisé pour certains aviateurs de traverser l'Océan en avion que de vivre en paix avec leur propre femme ?

L’Ouest Eclair – 5 juin 1930 – Dernière heure - Page 3

Pilote de Compagnie Pétrolifère

Assollant, qui après avoir traversé l'Atlantique en compagnie de Lefèvre et de Lotti, avait repris son service comme pilote de ligne à la CIDNA vient d'entrer à l'Economique en qualité de Chef Pilote. Cette Société vient, en effet, d'acheter un avion Potez 36, moteur Salmson 95 CV. L'initiative prise par les producteurs d'Eco-Essence doit retenir l'attention de tous. Assollant, aux commandes de l'avion de l'Economique, a pour mission d'étudier les problèmes du ravitaillement dans les aérodromes, et nul n'était mieux désigné que lui pour remplir ces fonctions nouvelles. L'aviation mérite qu'on s'occupe d'elle non seulement par des encouragements, mais par des actes, et nous ne pouvons que féliciter la grande Société d'aider par l'exemple à résoudre un grand problème et d'avoir su s'acquérir la collaboration d'un pilote de la valeur d'Assollant.

L’Ouest Eclair – 9 juin 1930 – Dernière heure - Page 3

LE GRAND MEETING D'AVIATION DE VINCENNES

VINCENNES, 8 juin. — C'est aujourd'hui que commencent sur le polygone de Vincennes. les journées nationales de l'aviation, l'important meeting organisé par l'Aéro-Club de France, avec le concours du Ministère de l'Air Plusieurs milliers de personnes sont déjà placées dans les immenses enceintes qui encerclent le terrain sur lequel reposent les avions, lorsqu'à 11h 30 arrive M. Laurent-Eynac, Ministre de l'Air. Celui-ci passe en revue les avions rangés sur le terrain.

A 14 heures, commence le meeting proprement dit. Les avions de tourisme qui participent à la course Paris-Bordeaux avec retour demain à Vincennes s'envolent successivement.

Puis l'aviateur Brévier prend l'air pour accomplir toute la gamme des acrobaties. Il est suivi de Lemoigne qui, une fois de plus, se surpasse et emballe littéralement l'assistance. Au même moment l'*Oiseau Canari* d'Assollant effectue un magnifique vol d'exhibition.

A 15 heures, arrive M. Gaston Doumergue. Le Chef de l'Etat visite les avions rangés sur le terrain, tandis que dans le ciel évolue le gros avion de transport venu la semaine dernière de Bordeaux avec 3 passagers, et ayant pris place dans le tribune présidentielle, s'intéresse vivement aux magnifiques exercices de Détroyat qui réalise plusieurs vols sur le dos vraiment impressionnants.

Ouest Eclair – 10 juin 1930 - Page 2

LES JOURNÉES NATIONALES D'AVIATION

VINCENNES, 9 juin. — Les journées nationales de l'aviation se poursuivent aujourd'hui par un temps superbe. La foule est plus considérable encore qu'hier. Bien avant midi, des milliers de spectateurs suivent les départs des avions militaires qui participent aux épreuves de montée à 5 000 mètres et aux évolutions de Doret, Détroyat, Bailly et Réginensi Quelques résultats des épreuves d'hier sont communiqués.

Détroyat, annonce-t-on, a gagné le concours de destruction de ballonnets, ayant crevé les deux balles de gaze en 25 secondes, battant dans Tordre Doret et Lemoigne. Quant aux militaires ayant disputé l'épreuve de passage à la verticale, leur classement s'établit comme suit :

Avions de bombardement de nuit : 1. 22° régiment, de Chartres ; 2. 21° régiment, de Nancy.

Avions de bombardement de jour : 1. 11° régiment, de Metz ; 2. 12° régiment de Reims.

D'autre part, l'épreuve de réglage d'artillerie a donné les résultats ci-après :

1. 34° régiment, du Bourget ; 2. 31° régiment de Tours ; 3. 28° régiment, de Thionville ; 4. 32° régiment de Dijon ; 5. 36° groupe d'aviation de Pau ; 6. 35° régiment, de Lyon.

Pendant que ces résultats sont portés à la connaissance du public, les tribunes continuent à se garnir pour être combles à 14 heures. C'est à ce moment que commence à se .dérouler le meeting proprement dit, par la Coupe Georges-Dreyfus, épreuve de vitesse handicap à disputer sur le parcours Vincennes-Etampes et retour à couvrir deux fois soit 206,800 km. C'est Bossoutrot qui, à 14h 15, ouvre la marche, suivi de Doret, à14h 19 10'', Détroyat, à 14h 19 41'', Paillard, à 14h 21 39'', Lemoigne, à 14h 25 41'' et Sadi Lecointe, à 14h 26 34''.

A 15 heures, arrive M. Laurent-Eynac, Ministre de l'Air. Il gagne la tribune officielle au moment où évoluent le fameux monoplan, à bord duquel Louis Blériot traversa la Manche en 1909, et l'autre

monoplan d'avant-guerre piloté par Prévost lui-même, qui à bord de cet appareil fut le premier aviateur au monde qui dépassa le 200 à l'heure.
Doret gagne l'épreuve ; Bossoutrot finit second et Sadi Lecointe troisième, Détroyat survient peu après et passe la ligne d'arrivée en vol sur le dos prenant la quatrième place.
Et c'est la présentation des prototypes ; l'appareil bordelais, pesant 22 tonnes ; l'appareil militaire amphibie et les avions récemment sortis de nos usines. Pendant ce temps, Détroyat se surpasse dans ses exercices habituels. Il est suivi de Le Brix, de Coste sur son petit avion rouge. Puis l'avion du pilote Avignon venant de Bordeaux et terminant son parcours du Grand Prix des avions de tourisme. Il est 16h 25.
A 17h 10, arrivent Assollant, Lefèvre et Lotti à bord de trois avions, de retour aussi de Bordeaux. Cela fait quatre arrivants, mais dont deux seulement participent au classement : Avignon, vainqueur de la quatrième catégorie et Lotti vainqueur de la deuxième catégorie. Les trois aviateurs descendent d'appareil et sont présentés à M. Laurent-Eynac, pendant que Doret accomplit une brillante démonstration d'acrobatie.

Ouest Eclair – 22 juin 1930 - Page 2

LE RALLYE AÉRIEN DE LYON

ORLY, 21 Juin. — Ce matin a eu lieu de l'aérodrome d'Orly le départ du rallye aérien de Lyon organisé par l'Aéro-Club de France et l'Aéro-Club du Rhône. Cinq avions ont quitté l'aérodrome à dix heures. Ces appareils étalent piloté par Bailly et Réginensi ayant à bord cinq passagers, par Burlaton avec un passager, Lotti avec un passager, de Précourt avec un passager et Auger avec un passager. L'aviateur Assollant qui participe également au concours a pris le départ de l'aérodrome de Lille. Le départ a été donné par un commissaire de l'Aéro-Club de France.

Ouest Eclair – 27 juin 1930 - Page 8

Les prix de l'Académie des Sports

PARIS, 26 juin *(De notre correspondant sportif parisien)*. — Chaque année, la docte Académie des Sports que préside M. Clary se réunit pour décerner des grands prix et des médailles d'or. Rappelons que le grand prix, doté d'une somme de 25 000 fr. — fondation Henry Deutsch de la Meurthe, — doit être attribué à l'auteur ou aux auteurs d'un fait sportif accompli, soit en France par un français ou un étranger, soit à l'étranger par un français, et pouvant entraîner un progrès matériel scientifique et moralisateur pour l'humanité.
C'est ainsi que, fort de cette définition, le grand prix est allé une année au boxeur Carpenter, et une autre Année, il y a deux ans, au nageur Michel.
Pour 1928, le grand prix avait été attribué à 'l'ingénieur espagnol aéronautique La Cierva.
Costes et Le Brix, Pelletier d'Oisy et Besin, Lucien Gaudin, parmi les champions les plus populaires, en furent aussi les lauréats.
Voici le palmarès pour cette année :
1° Le grand prix de l'Académie des Sports — fondation Henry Deutsch de la Meurtre, 25 000 fr., — à l'équipage Assollant, Lefèvre et Lotti pour leur traversée de l'Atlantique nord, d'un seul vol, les 13 et 14 Juin 1929.
2° Le grand prix d'athlétisme féminin Mlle Solita Saldago.
Médailles d'or. — Section des sports mécaniques, aéronautique : à l'équipage Bailly, Reginensi, Marsot, pour ses raids Paris-Saïgon-Paris, mars-avril 1939, et Paris-Tananarive-Paris, octobre-novembre 1929.
Automobile : au prince Sixte de Bourbon, pour son expédition automobile d'Alger au Tchad, du 26 janvier au 27 avril 1929.
Natation : à Georges Barberis.
Sports hippiques et cynégétiques : M. Henry de Royer a remporté, au total 1 052 succès.

Ouest Eclair – 30 juin 1930 – Dernière heure - Page 3

UN AVIATEUR TOMBE DANS LA SEINE

Il s’en tire indemne

MANTES, 29 juin. — L'aviateur René Lefèvre, le compagnon d'Assollant et Lotti a fait, cet après-midi, une chute d'avion. L'accident s'est produit en face de Guernes, en Seine-et-Oise, alors que l'avion était au-dessus de la Seine. L'appareil, qui volait très bas, heurta le câble du bac de Rosny à Guernes et tomba dans la Seine. Les promeneurs, qui étaient nombreux, réussirent à sauver l'aviateur, ainsi qu'une passagère qui était avec lui. René Lefèvre et sa compagne, ont été transportés à l'hôpital de Mantes avec de légères blessures. Ils doivent repartir pour Paris dans la soirée.
L'avion a été tiré sur la berge et est sérieusement endommagé.

Ouest Eclair – 14 juillet 1930 – Page 2

Le divorce d'Assollant

PARIS, 13 juillet. - Le divorce entre Mme Assollant et le pilote de L'*Oiseau Canari* a été prononcé, hier, par un tribunal parisien aux torts réciproques des époux. Une pension alimentaire .sera servie par Assollant à son ancienne épouse.

Ce jugement met fin à un roman d'amour qui s'ébaucha quelques jours avant l'envol transatlantique. Il dissout l'union qui fut célébrée, le 10 juin 1929, la veille même du départ d'Old Orchard, pour la grande aventure.

Mme Assollant, de son nom de jeune fille Pauline Parker, était figurante dans les théâtres new-yorkais. Elle vint rejoindre son mari à Paris, aussitôt après l'atterrissage de L'*Oiseau Canari* à Santander.

Ouest Eclair – 19 août 1930 – Dernière heure -Page 3

LA FÊTE AÉRIENNE DE CHAMBÉRY

L'aéro-club DES ALPES FRANÇAISES organise le 24 août prochain son grand meeting d'aviation annuel.
Tout le monde se rappelle les succès remportés par les manifestations antérieures, la réunion de cette année sera beaucoup plus brillante encore.
En effet, nous trouvons au programme les noms de nos plus illustres aviateur, et parmi ceux-ci nous citerons principalement le grand virtuose aérien Détroyat, dont les vols, à eux seuls, sont tout un programme ; le lieutenant de vaisseau Le Brix, que nous n'avons pas à présenter au public ; Maurice Finat, plusieurs fois recordman du monde sur avions légers et qui est actuellement, à Berlin, en tête du classement des pilotas français disputant le Challenge International d'avions de tourisme, les héros de l'Atlantique, Lotti, Assollant, Lefèvre, Bailly et Reginensi célèbres par leurs raids de Paris a Madagascar et de Paris à Saigon ; Mauler, dont le superbe voyage touristique de Paris au Cap et retour en compagnie de Baud est encore présent à toutes les mémoires; Knipping, Rouyé et enfin le célèbre trapéziste Vassard, dont l'audace est légendaire.
Il est évident qu'avec de tels pilotes L'AÉRO-CLUB DES ALPES FRANÇAISES a pu concevoir un programme des plus attrayants. Il s'est, de plus, assuré le concours technique de la SOCIÉTÉ POUR LE DÉVELOPPEMENT DE L'AVIATION, qui a créé et ensuite organisé pendant 5 années consécutives les Fêtes aériennes de Vincennes, devenues depuis les Fêtes Nationales de l'Aviation Française.
On voit que rien n'est négligé pour la réussite de cette manifestation qui sera véritablement une grande fête de l'air.

Ouest Eclair – 23 août 1930 – Dernière heure -Page 3

Un grand meeting d'aviation à Vichy

VICHY, 22 août. — Le meeting international d'aviation qui aura lieu les 30 et 31 août à Vichy, sera présidé par M. Laurent-Eynac, ministre de l'air. On compte sur la participation des acrobates aériens Gullmann (Allemagne), Lemoigne et René Paulhan, des pilotes Lena Bernstein détentrice du record féminin de durée ; Bailly, Assollant et Sardier et de nombreux pilotes d'aéroclubs régionaux, entre autres Piguet, des Vieilles Tiges ; Nique, Callet, Léglise, Furlaton, Dupoux. Cognet, Beaussier, Biscarat, Marcellin.

Ouest Eclair – 26 août 1930 – Dernière heure -Page 3

An cours d'un meeting on gendarme est tué

CHAMBERY, 25 août. — Un meeting aérien, auquel ont pris part notamment Détroyat, Assollant, Finat et Lotti, a eu lieu hier, sur le terrain d'aviation de Challes-les-Eaux. Le gendarme Abry, chargé de régler la circulation, entre Chambéry et Challes, a été renversé par un autocar. Transporté dans un hôpital, il y est décédé au - cours de la nuit.

Ouest Eclair – 29 août 1930 – Page 1

(Wide World Photo).

MARIAGE MODERNE

C'est celui de M Armand Lotti, qui fit la traversée de l'Atlantique avec Assollant et Lefèvre. Après la cérémonie, les nouveaux époux sont partis en voyage de noce par la voie des airs.

L'Ouest Eclair – 4 septembre 1930 – Page 1 et 2

APRÈS LA GLORIEUSE TRAVERSÉE DE L'ATLANTIQUE de COSTES et BELLONTE

Le triomphe de l'aviation française

Le « Point-d'interrogation » retournerait à Paris par la voie des airs

« Je suis heureux de vous adresser mes bien chaleureuses félicitations pour votre magnifique exploit.

« Gaston. DOUMERGUE, Président de la République. »

« Tout comme le peuple des Etats-Unis, je me réjouis en apprenant le bel exploit du capitaine Dieudonné Costes et de Maurice Bellonte, les deux aviateurs distingués qui ont été les premiers à traverser l'Atlantique de France aux Etats-Unis.

« La France a donné de cette façon un exemple glorieux.

« J'espère qu'à l'avenir d'autres de vos concitoyens se rendront chez nous par la voie des airs.

« Permettez-moi de vous féliciter, vous et le peuple français, de la façon la plus cordiale.

« HOOVER, Président des Etats-Unis. »

BULLETIN DE VICTOIRE

PARIS, 3 septembre *(de notre correspondant sportif parisien)*. — Les quatre-vingt-dix-sept chances sur cent de Costes et Bellonte ont tenu.

Les aviateurs français ont non seulement franchi les 3 000 kilomètres de l'Atlantique, ce qui n'est plus à présent une prouesse, mais ils ont atteint New-York, but de leur raid.

La répercussion de cette victoire des ailes françaises est considérable, en raison des difficultés techniques du raid, en raison aussi du symbole qui représentait, le trait d'union par l'air de la

France aux Etats-Unis.
La France entière a communié avec les aviateurs. Elle est fière du triomphe de ses deux enfants. Elle est fière aussi de savoir que ce sont deux Français, un avion français et un moteur français qui ont réussi là où des aviateurs et du matériel' étranger avaient échoué. Il est de fait qu'actuellement le seul avion de Costes et de Bellonte était techniquement capable de réaliser cette magnifique prouesse. Et voyez ce qu'il est d'ailleurs advenu : Costes et Bellonte avaient quitté le Bourget avec 5 200 litres d'essence, de quoi voler, d'après le tableau de marche, pendant 50 heures. Or, le raid a duré exactement 37 heures et il en restait dans les réservoirs. Le *Point-d'interrogation* possédait donc une capacité technique de 40 heures de vol contre les 50 qui avaient été prévues.
Quel autre avion pouvait lutter techniquement avec celui de Costes et de Bellonte ? Aucun. Le *Bremen* allemand et le *Southern-Cross* hollandais avaient échoué l'un après l'autre, parce que, justement, l'un et l'autre ne pouvaient emporter les 5 000 litres d'essence nécessaires.
Il est vrai de dire que, dans la dernière partie du voyage, entre Halifax et New-York, Costes a rencontré des difficultés qu'il ne pouvait peut-être pas prévoir. La plus grosse a été le déréglage complet du poste de T. S. F. Celui-ci, à partir du cap Canso (Nouvelle-Ecosse), faiblit, puis s'arrête, un peu plus loin, au large de Portland.
En prenant son point par radiogoniométrie, Costes, qui naviguait alors dans une nappe de brouillard, aurait pu, ayant ce point, mettre le cap directement sur Cod, non loin de Long-Island, tout en traversant en ligne directe un bras de mer de cinq cent kilomètres environ.
Mais, devant la défaillance de sa T. S. F., il se laissa aller plein ouest jusqu'à ce qu'il rencontrât la terre. C'est pourquoi il fit un crochet par l'Etat de Maine, et c'est pourquoi il s'est retrouvé à l'île Wass, qui est située non loin de la frontière du Canada, à environ 650 kilomètres de New-York.
C'est pourquoi aussi on l'a vu à Old-Orchard, d'où Assollant, Lefèvre et Lotti s'étaient envolés l'année dernière, et Old-Orchard n'était pas positivement sur sa route.
Il est à supposer aussi que, pour éviter la nappe de brouillard qui

s'étendait le long de la côte américaine, Costes a volé ensuite un peu à l'intérieur des terres où son avion a pu être pris pour un appareil des services réguliers du Canada.
C'est ainsi qu'après avoir perdu plusieurs heures, — et à ce moment les Américains envoient fausses dépêches sur fausses dépêches, donnant l'impression que l'histoire navrante de Nungesser et Coli va se .renouveler. — le *Point-d'interrogation* est retrouvé à Woonsocket, dans l'Etat de Rhode Island, puis à Norwich dans le Connecticut.
N'importe, on avait eu chaud !
On peut alors se demander si Costes n'a pas volé une distance supérieure aux 6 500 kilomètres prévus et si, par son détour, il n'y a pas lieu de le créditer d'un vol de 7 000 kilomètres.
Mais n'ergotons pas sur ces petites observations techniques : Costes et Bellonte ont réussi; ils ont triomphé, et le fait en lui-même est magnifique.

ROBERT-GUÉRIN.

UNE INTERVIEW DU MINISTRE DE L'AIR

PARIS, 3 septembre. — M. Laurent-Eynac, ministre de l'Air, qui est rentré ce matin à Paris, a fait au sujet de l'exploit réalisé par Costes et Bellonte des déclarations dont nous détachons les passages suivants :
« L'enthousiasme de la nation française, la chaleur de l'accueil américain attestent que nous fêtons une grande date et une réalisation féconde pour l'avenir.
« Il faut bien dire que c'est ce qu'attendait l'opinion ; quels qu'aient été les heureux résultats en ces derniers mois des tentatives de record françaises, elle voulait, autre chose, elle attendait cette traversée de l'Atlantique accomplie de l'Est vers l'Ouest elle souhaitait que ce fût un équipage français qui, le premier, eût la gloire de réunir en partant de son sol l'ancien au nouveau continent, que ce fût un équipage français qui, le premier, eut la gloire de réunir en partant de son sol l'ancien au nouveau continent.
« L'exploit est d'une rare qualité, qui a été conduit par l'équipage avec une maîtrise exceptionnelle.
« On a tout dit de la sûreté, de la maîtrise, de la volonté avisée

d'un pilote comme Costes qui est une sorte de génie de l'air, mais il faut louer particulièrement chez ce pilote la force d'âme qui lui a fait ne pas hésiter à rebrousser chemin, l'an dernier, aux Açores, et qui, cette année, l'a fait résister aux impatiences fébriles, et même au scepticisme souriant. Costes n'est parti qu'assuré des conditions les meilleures pour mener à bien sa tâche ; il a été servi par Bellonte, qui est aussi une belle âme, un grand navigateur et une robuste volonté »

Ajoutons à ces déclarations que c'est samedi prochain, au Conseil des ministres, que M. Laurent-Eynac soumettra des propositions en vue des promotions de Costes au grade de commandeur de la Légion d'honneur et de Bellonte au grade d'officier.

COMMANDEUR DE LA LÉGION D'HONNEUR

A la suite du magnifique raid qu'il a réalisé, l'aviateur Costes sera promu commandeur de la Légion d'honneur.

Promotions

PARIS, 3 septembre. — Dieudonné Costes, actuellement capitaine de réserve, va être inscrit au tableau d'avancement pour le grade de chef de bataillon.

Bellonte, qui est sous-officier, sera inscrit au même tableau pour le grade de sous-lieutenant.

Chez Mme Costes

PARIS. 3 septembre. — Dès que la nouvelle de l'atterrissage du *Point-d'interrogation* fut connue, l'appartement de Mme Costes fut envahi par la foule des journalistes, des photographes et des amis.

(Keystone View)

Mme Costes attendant, au téléphone,
des nouvelles de son mari' en lutte sur l'Océan.

Soutenue par Paul Codos, qui est resté à ses côtés tout le jour, Mme Costes répond du geste aux multiples hommages qui fusent de toutes parts.
Des fleurs dans les bras, souriante, fière, elle résiste au flot d'enthousiasme. Doucement, elle dit :
— C'est toute ma vie pour lui ! C'est un homme qui vaut ça !
Quelqu'un apporte une magnifique gerbe de roses.
— De la part de Mme Nungesser, annonce-t-on.
Violemment émue, bouleversée par le geste sublime d'une mère à qui l'Atlantique a causé une si grande peine, Mme Costes s'effondre, éclate en sanglots. Ses doigts laissent glisser une petite carte sur laquelle on peut lire : « La maman de Charles Nungesser, avec ses sincères félicitations. »
— Je ne crois pas encore à leur arrivée, murmure la jeune femme. J'ai tellement peur ; je ne serai complètement heureuse que quand j'entendrai sa voix, car il va me parler, n'est-ce pas ?
Justement, à cet instant, un voisin entre en criant ; « Faites

marcher l'appareil de T.S.F. On entend New-York... »
Mme Costes se penche vers le haut-parleur, haletante, étreignant sa poitrine oppressée.
« Allô ! Allô ! Vous entendez la foule qui acclame les aviateurs.
« Dieudonné Costes va vous parler »
Et, de New-York, la voix de Costes arriva.
— C'est lui ! C'est bien sa voix ! Comme je suis heureuse !
De nouveau, la jeune femme fond en larmes ; elle pleure, mais de joie.

Un parterre de roses

PARIS, 3 septembre. — Rue des Marronniers, chez Mme Costes, les télégrammes, les lettres, les bouquets, les photographes foisonnent. Le cadre n'a pas changé : Le petit salon bleu et blanc compte seulement un meuble de plus : un haut appareil de T.S.F. se dresse devant la porte vitrée de la salle à manger. Grâce à lui, Mme Costes a suivi, heure par heure, le raid glorieux de Bellonte et de son mari.
— Regardez ce monceau, dit Mme Costes en montrant les télégrammes, les lettres d'amis connus et inconnus. Que de sonneries, ajoute-t-elle, i ‘ai entendues depuis hier matin ! J'en ai les oreilles qui bourdonnent. Et voyez comme je suis gâtée. L'appartement n'est qu'un parterre de roses !
— Vous partez bientôt rejoindre votre mari ? demande-t-on à Mme Costes.
— Dans quelques jours. Simplement le temps de régler quelques affaires et de me mettre d'accord avec la Compagnie cinématographique à laquelle je suis liée par contrat, comme vous savez. Je ne resterai du reste, pas longtemps outre Atlantique. Le devoir avant tout. Comment faire autrement, d'ailleurs, avec un exemple comme celui d'hier ?
Le téléphone nous interrompt une fois de plus. New-York va parler. C'est Costes qui, à son réveil, demande Auteuil 64-67, un numéro désormais entré dans l'histoire. Ne nous attardons pas ; laissons les deux époux, si loin et si près à la fois, s'entretenir par-delà l'Océan à jamais vaincu.

Chez Mme Bellonte

(Photo Meurisse)

Mme BELLONTE, anxieuse attend des nouvelles

Mme Bellonte se repose ce matin, entre sa mère et sa fille, des émotions de la journée et de la nuit d'hier. Elle nous dit le remous impérieux de la foule qui l'a portée en triomphe et son demi-évanouissement :
— Quelle joie de me retrouver enfin ici et de savoir que Costes et mon mari ont surmonté la grande épreuve !
Et Mme Bellonte serre très fort contre elle sa fillette aux boucles brunes qui lui rend caresses et baisers. La grand' maman pleure, de joie bien sûr.

M. Laurent-Eynac chez Mme Costes et Mme Bellonte

PARIS, 3 septembre. — *Le Ministère de l'Air communique la note suivante :*
M. Laurent Eynac, ministre de l'Air, s'est rendu successivement, au début de l'après-midi, chez Mme Costes et chez Mme Bellonte, pour

leur apporter officiellement les félicitations du Gouvernement. Il leur a, en outre, exprimé la foie et la fierté de l'Aéronautique française pour le merveilleux exploit de Dieudonné Costes et Maurice Bellonte.

On peut insister sur le magnifique atterrissage du Point-d'interrogation, qui était muni de pneumatiques DUNLOP. C'est une splendide performance à ajouter au palmarès de la grande marque.

LES FÉLICITATIONS

Un télégramme de l'amiral Byrd

NEW-YORK, 3 septembre. — Un des premiers télégrammes que reçut Costes en atterrissant fut celui du contre-amiral Byrd dont il avait emporté le sextant et qui félicitait l'aviateur « de son très beau vol qui l'avait couvert de gloire ».

Un télégramme de Mme Costes

Voici le télégramme que Mme Costes a adressé à Curtiss Field :
« Vive Costes ! Vive Bellonte ! Vive l'Amérique ! Vive la France ! »

MARY

Un télégramme chaleureux de M. de Castellane

PARIS, 3 septembre. — M. Jean de Castellane, président du Conseil municipal a adressé aux aviateurs Costes et Bellonte le télégramme suivant :
« Paris qui dès la première nouvelle de votre succès, salua votre victoire de son ovation la plus ardente, vous félicite de votre magnifique exploit. Sa confiance hardie n'a cessé de vous accompagner dans votre héroïque voyage. Sa fierté et sa joie ont éclaté devant votre triomphe En attendant de vous recevoir officiellement dans son hôtel de ville, il vous exprime son admiration pour l'acte désormais historique qui, en reliant notre aéroport à la capitale du nouveau monde, rehausse encore la gloire de la patrie et de la cité. »

Les compliments des sénateurs

PARIS, 3 septembre. — Le groupe sénatorial de l'aviation a tenu à s'associer à l'hommage national, en adressant au consul général de France à New-York le message suivant :
« Veuillez transmettre à Costes et Bellonte chaleureuses félicitations groupe sénatorial aviation pour admirable exploit. — Le président : Gaston MENIER. »

Lindbergh, Costes

20-21 mai 1927 : Lindbergh, New-York-Paris, 5 800 kilomètres en 33h 30.
1-2 septembre 1930 : Costes et Bellonte, Paris-New-York, 6 200 kilomètres en 37h 18.

La joie des Américains amis de la France

BUENOS-AYRES, 3 septembre. — L'ambassadeur américain Robert Woods Bliss, qui fut conseiller d'ambassade à Paris de 1916 à 1920, a câblé à Paris le message suivant, au nom des Américains amis de la France dans le monde entier :
« L'exploit admirable de Costes et de Bellonte a donné une satisfaction sans borne aux Américains amis de la France, qui sont heureux de célébrer ce témoignage éclatant de la grandeur française. Le succès de Bellonte et de Costes ne peut que réjouir tous ceux qui ont toujours cru que les deux aviateurs rendraient à New-York la visite que Lindbergh a faite à Paris. »

Félicitations de M. Rollin aux radiotélégraphistes

PARIS, 3 septembre. — M. Louis Rollin, ministre de la Marine marchande, a envoyé aux radiotélégraphistes qui ont communiqué avec Costes et Bellonte le message suivant :
« J'adresse mes plus vives félicitations aux radiotélégraphistes des navires de commerce, notamment de *L'Ile-de-France, Rochambeau, Jacques-Cartier, Roussillon, France*, qui ont réussi à établir des communications avec Costes et Bellonte, et ont ainsi

favorisé leur magnifique exploit. Je suis heureux de leur transmettre, à la demande de mon collègue, le Ministre de l'Air, l'expression de la gratitude de l'Aviation française. »

Chez Mme Nungesser

PARIS, 3 septembre. — Mme Costes et Mme Bellonte qui, on le sait, avaient reçu hier des fleurs de Mme Nungesser, sont allées lui rendre visite cet après-midi. La mère de Nungesser, très émue, a reçu les deux épouses des glorieux pilotes et leur a exprimé tout son plaisir de voir qu'enfin le raid Paris-New-York auquel s'étaient attaqués Nungesser et Coli le 8 mai 1927, était réalisé. La visite a duré près d'une .demi-heure.

L'Hôtel de Ville de Paris est pavoisé

PARIS, 3 septembre. — A l'occasion de la traversée de l'Atlantique par Costes et Bellonte, aux premières heures de la matinée, l'Hôtel de Ville a été pavoisé aux couleurs franco-américaines.

Le cordial commentaire d'an journal britannique

LONDRES, 3 septembre. — De tous les journaux du matin, en raison de la nouvelle de l'arrivée de Costes et Bellonte à New-York, parvenue à Londres à une heure assez tardive, le *Morning Post* est le seul des journaux du matin qui commente la nouvelle en ces termes :
« Après trois ans de préparatifs, le fameux *Point-d'interrogation*, que l'on pourrait rebaptiser maintenant et à juste titre le *Point d'Exclamation*, a porté triomphalement ses hardis pilotes presque aussi loin dans la direction de l'Ouest qu'il l'avait fait l'année dernière vers l'Est, au cours du vol en ligne .droite vers la Mandchourie. Nous félicitons sincèrement la France de posséder des cavaliers aussi courageux et des montures aussi pur-sang ».

LA JOIE EN PROVINCE

À Vichy

VICHY, 3 septembre. — L'heureuse et triomphale arrivée à New-York de Costes et Bellonte a produit une grande et patriotique satisfaction sur la population indigène et étrangère. A l'aurore, dix-sept coups de canon ont été tirés pour faire connaître la grande nouvelle. L'hôtel de ville, les bâtiments municipaux et les hôtels, ainsi que beaucoup de maisons particulières sont pavoisées et seront illuminés ce soir.

Ce que dit la presse

MEW-YORK, 3 septembre. — Tous les journaux du matin consacrent leur première page à Costes et Bellonte, à l'exclusion de toute autre nouvelle, célébrant en d'énormes manchettes, l'exploit magnifique des deux aviateurs français dont ils donnent sur d'autres pages des biographies très étendues, ainsi que des photos de grandes dimensions, sous la rubrique « Les Héros de l'Air » ou « Les d'Artagnan des deux continents ».

En général, la presse remarque que l'esprit de méthode ainsi que de réflexion scientifique qui ont présidé à la préparation du raid transatlantique du *Point-d'interrogation* augmentent encore le mérite des deux grands Français qui allient le courage à la logique de leur race.

Le « Herald Tribune » parle de ces « daring men » (homme qui osent), qui savent limiter leurs risques par des études approfondies, et il exprime l'espoir que les deux aviateurs français, après leur belle victoire, ne tenteront pas de renouveler leur hasardeux exploit.

Enfin le *« New World »* écrit que Costes et Bellonte sont des surhommes.

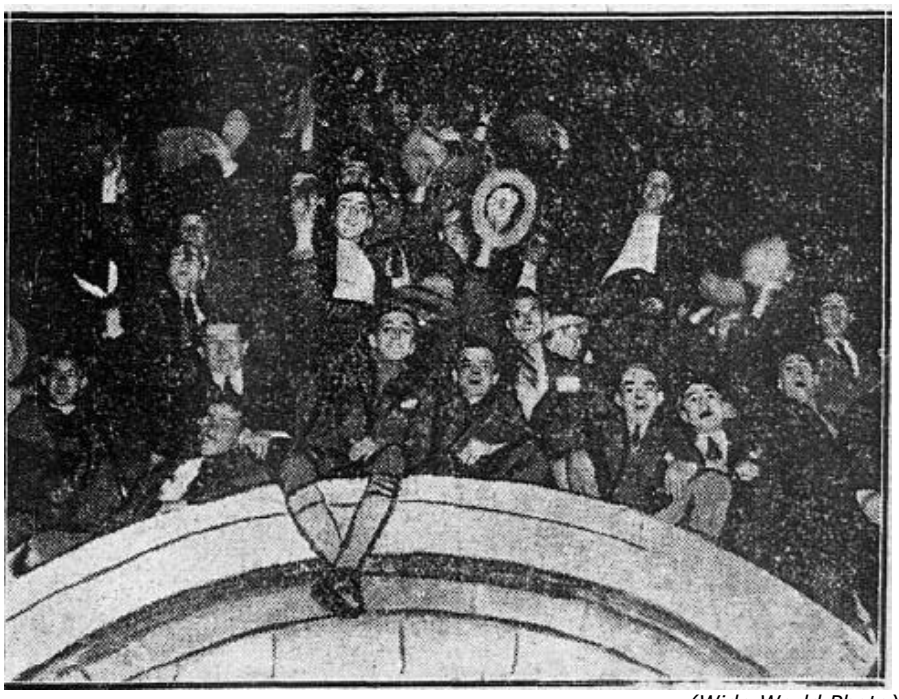
Le rôle de Codos

PARIS, 3 septembre. — *L'Intran* raconte que Codos était, ce matin, à 4 heures, accoudé à la caisse du café de son ami Besset, un

camarade d'escadrille de Costes, à Salonique. Il ne pouvait pas se résigner à rentrer chez lui, au Bourget. Il « n'expliquait plus le coup », mais il avait besoin d'être là, les yeux ouverts. Il pensait à ce que Costes et Bellonte venaient de faire, et il songeait aussi à ce qu'il aurait à faire.
Costes télégraphiera à Codos dans deux ou trois semaines, quand il verra, clair dans son emploi du temps aux Etats-Unis et Codos s'embarquera pour New-York en emportant les deux réservoirs supplémentaires d'essence que Costes n'a pas utilisés.
Ce n'est que plus tard que Codos choisira son coéquipier : ce sera certainement un jeune radiotélégraphiste.
Codos, choisissant son temps au départ de New-York, ira très certainement atterrir en Extrême –Orient, étant aidé par le vent d'Ouest.

Le « ? » part aujourd'hui pour Dallas

NEW-YORK, 3 septembre. — Le départ du *Point-d'interrogation* pour Dallas a été fixé à demain matin, 9 heures (heure américaine).



(Wide World Photo)

L'OVATION DU PEUPLE DE PARIS

Ouest Eclair – 14 septembre 1930 – Page 4

Le grand meeting d'aviation de la Baule

LES PLUS GRANDS AS DE L'AIR, PARMI LESQUELS ASSOLLANT, LE BRIX, DÉTROYAT, Y PARTICIPERONT

Le meeting oui doit se dérouler à La Baule dimanche, sera pour tous l'occasion d'apporter, par leur présence et leurs ovations, le témoignage d'admiration à l'aviation française, qui vient de remporter un magnifique triomphe avec le raid triomphal de Costes et Bellonte.
Assollant, Le Brix, deux héros. Inutile de répéter que l'un fut le premier aviateur, français à traverser l'Atlantique Nord, de New-York en Europe et l'autre, ancien compagnon de Costes, le premier à traverser l'Atlantique Sud dans sa plus grande largeur.
Détroyat, l'as incontesté de l'acrobatie aérienne, un des plus merveilleux vulgarisateur de locomotion aérienne au point de vue sécurité.
Finat, héros de l'aviation de tourisme, recordman du monde sur avion léger.
Mauler, héros du raid Paris-Le Cap.
Lefebvre, un autre as de l'acrobatie.
Les touristes de l'air, ceux qui partent en avion comme en automobile : les Roy, Japp, Turenne, etc..., enfin les pilotes de l'Aéro-Club de l'Atlantique et de Vendée (Aéro-Club Sablais).
Ils seront tous à La Baule dimanche et évolueront tout l'après-midi, médusant les spectateurs par leurs audacieux exercices et leur sûreté.

LE PROGRAMME DE DIMANCHE

Voici l'ordre du programme :
A *10 heures* : Rassemblement des pilotes à l'Hôtel de l'Hermitage où il leur sera donné connaissance de l'ordre du programma du .meeting.
A *11 heures :* A *Ker-Causette ;* Apéritif d'honneur offert aux pilotes sous la présidence de M. le comte de Lapeyrouse, maire de la Baule

et conseiller général.
A 15 heures, meeting : Présentation en vol des avions, concours de destruction de ballonnets, rallye-parachutiste en canot automobile, démonstration de virtuosité, équilibre sur le plan supérieur d'un avion, concours de vol sans moteur sur la plage, concours de descente en parachute, exercices de trapèze aérien, fantasia.
Le soir, sous la présidence de M. le comte R. de Lapeyrouse, maire de La Baule aura lieu, aux Ambassadeurs un dîner de gala, auquel participeront les pilotes ayant pris part à cette grande fête de l'air.
Nous sommes persuadés que, profitant du temps splendide qui règne à La Baule, même en automne, nombreux seront ceux qui viendront encourager par leurs ovations nos valeureux aviateurs.
Un service de trains spéciaux a été prévu en raison de l'affluence des visiteurs.

Ouest Eclair – 15 septembre 1930 – Page 4

Le meeting d'aviation de La Baule organisé sous le patronage de « L'Ouest-Eclair » obtient un énorme succès

LA BAULE, 14 septembre. — *(De notre correspondant)*
C'est devant une foule qu'on peut évaluer à plus de 40 000 personnes que s'est déroulé le deuxième meeting d'aviation à La Baule.
L'Aéro-Club de l'Atlantique et sa section de la presqu'île peuvent être fiers du régal sportif que nous avons eu sous les yeux. Au reste, le temps s'y prêtait merveilleusement bien. Il y avait bien depuis le matin une assez, forte brise, mais ce n'est pas cela qui pouvait arrêter nos Intrépides aviateurs.
Dès le matin. Maurice Finat, Lefévre et Mauler vinrent se poser devant la magnifique terrasse de l'Hermitage, où doivent se rassembler les avions devant participer à cette grande démonstration aéronautique.
A 11h 45 la municipalité de La Baule, avec le Syndicat d'initiative, offrait aux aviateurs un apéritif d'honneur à Ker-Causette. M. Gommy, représentant le maire empêché, souhaita la bienvenue aux aviateurs. Le public élégant qui attendait nos as, leur fit une chaude ovation.
Détroyat, l'as de l'acrobatie, remporta un succès personnel que nul ne peut nier.
Après une belle réception à l'Hermitage-Hôtel la foule commença à remplir le remblai et on ne se lasse pas d'applaudir nos vaillants champions de l'air.
Le meeting commença par une sortie en groupe avec les Caudron et Nieuport de Mauler, Finat et Lefèvre.
Ensuite ce fut le virtuose de l'air Détroyat qui donna souvent le frisson dans ses exercices acrobatiques. On se demande en le voyant faire ses fameuses vrilles, ses tonneaux, ses feuilles mortes, ses vols tête en bas et ses fameux atterrissages sur une roue jusqu'où un homme comme Détroyat peut affirmer son indéniable maîtrise, servi par un matériel étonnamment éprouvé.

Finat, de son côté, nous fit assister à. de beaux vols classiques.
M. Bourlat fut également merveilleux dans ses exhibitions sur le plan Supérieur de l'avion que pilotait Finat.
Ce fut ensuite le tour des parachutistes, démonstration inédite pour La Baule, où trois descentes furent très bien réussies, avec cependant un bain forcé à chaque fois.
Le premier, M. Hoebecke, fit une descente assez rapide pour finir dans la baie, côté Pouliguen.
Le deuxième, un charmant amateur, M. Charles Lafont émerveilla la foule par sa descente, qui se termina heureusement, mais dans l'eau également.
Un troisième, amateur, fit aussi une descente impeccable, se posant, comme les précédente, dans l'eau.
Aucune, mauvaise impression ; au contraire, sécurité absolue : voilà la petite seconde de se laisser tomber et vous voilà, ensuite en train de planer.
Assollant, notre as réputé, fait son apparition sur son Potez. Il exécute quelques prouesses qui lui sont familières et se pose ensuite devant les tribunes. Une ovation formidable lui est faite.
Le Brix, notre gloire de l'aviation, compagnon de Costes dans la traversée du Sud Atlantique, arrivé également au-dessus de la baie et exécute un vol fort apprécié par le public, qui ne lui ménage pas son admiration.
Il convient également de ne pas oublier notre ami Mauffra, de l’Aéro-Club de l'Atlantique qui avec passagers a tenu à participer à ce meeting.
Nous avons remarqué parmi les personnalités présentes M. le comte Lapeyrousse, maire de la Baule et conseiller général ; MM. les sénateurs Linyer et Ecart de la Meuse ; M. Poisson, président de l’Aéro-Club de l'Atlantique ; M. Bazin, président de la section de la Baule ; M. Koenlg, président du comité des fêtes de La Baule.
Pour terminer ce beau meeting, Détroyat emmena de nombreux passager à qui il donna le baptême de l’air.
La foule se retira dans un ordre parfait. Les organisateurs sont à féliciter pour nous avoir fourni un spectacle aussi grandiose

J.-P. Galy.

Ouest Eclair – 21 février 1931 – Page 8

UN GRAND MATCH DE PROPAGANDE DE RUGBY, A RENNES sous le patronage de l'OUEST-ECLAIR

LE STADE NANTAIS U. C.
CONTRE
UNE SÉLECTION PARISIENNE

Dimanche, au Parc des Sports du S.R.U.C.

Assollant, vainqueur de l'Atlantique, prendra part au match.

A la brillante formation parisienne, que nous avons présentée hier, le Stade Nantais U. C. opposera sa toute première équipe, celle qui dans le tournoi des « douze » a remporté de brillants succès. A Nantes où le rugby est en honneur, le S.N.U.C connaît, lorsqu'il organise de grandes rencontres, des succès que nous sommes accoutumés de trouver ici lorsqu'il s'agit d'association. C'est dire que les partisans du rugby sont nombreux dans les environs et que ceux qui sont amateurs de belles parties de jeu ouvert, ne manqueront pas de venir demain — de loin même — assister au match qui verra aux prises deux formations aussi belles que celles que les Nantais et des Parisiens ont mises sur pied pour ce match de propagande qui doit avoir un grand retentissement dans la région.

Nous nous plaisons à rappeler que l'équipe parisienne comptera dans ses rangs le sympathique et célèbre aviateur Assollant (joueur premier du Stade Français) qui, en compagnie de Lefèvre et Lotti traversa l'Atlantique après une traversée rendue périlleuse par la présence à bord de l'avion du fameux resquilleur américain que Milton ignorait, Schreiber. On se rappelle que cette traversée eut lieu le 18 avril 1929 *(erreur du journaliste : lire 14 mai 1929 !)*

Assollant jouera trois-quart centre.
etc...etc...

Ouest Eclair – 30 avril 1931 – Page 6

SAINTES

La Fête aérienne aura lieu dimanche

L'Aéro-Club de Saintonge et d'Aunis n'a vraiment pas eu de chance pour la première fête aérienne qu'il organise, car le très mauvais temps de ces jours derniers a empêché la manifestation du 26 avril. En effet, la tempête de samedi n'a pas permis aux aviateurs engagés de partir de leurs aérodromes et, dimanche, les conditions atmosphériques étaient encore plus défavorables.
En conséquence, les fêtes aériennes des 25 et 26 avril sont repoussées et auront lieu les 2 et 3 mai. Néanmoins un appareil Caudron C.60, de l'Aéro-Club du Mans, parti de cette ville à 11h 30, samedi, a pu parvenir à Saintes vers les sept heures du soir. N'ayant pu repérer le terrain, il s'est posé auprès du Parc des Sports, route de Rochefort, ce qui nécessita une belle virtuosité de la part du pilote; M. Venderquand. Dimanche après-midi, cet avion est venu au terrain des Arènes et quatorze baptêmes de l'air (un peu chahutés) ont été donnés.
Le planeur du groupe Fronval, de l'Aéro-Club du Sud-Ouest, était également au terrain, mais la violence du vent ne permettait aucun lancer.
Les autres avions viendront se garer à Rochefort, dans la semaine, et dans ces conditions la fête aérienne aura irrévocablement lieu dimanche 3 mai avec le concours des mêmes pilotes dont l'aviateur Assollant.

L'Ouest Eclair – 19 juin 1931 – Page 2

L'AVIATEUR PAILLARD EST DÉCÉDÉ

(World Wide Photo)

L'aviateur PAILLARD

PARIS, le 16 juin. - L'aviateur Paillard est décédé à la suite d'une opération de l'appendicite. Agé de 39 ans, l'aviateur Antoine Paillard était l'un des pilotes les plus réputés de l'aviation civile.
Frère d'un stayer et entraîneur à motocyclette, Paillard avait poursuivi sa carrière dans l'aviation où, après la guerre, il ne tarda pas à se faire un nom. Entré comme chef pilote chez Bernard, c'est à lui que revint l'honneur de mettre au point tous les avions de grand raid qu'illustrèrent Assollant, Lefèvre et Lotti dans la traversée de l'Atlantique, de New-York à Santander, puis plus tard, Le Brix et Rossi, dans leur voyage de Marseille à Saigon, interrompu

tragiquement vers Rangoon entre temps. Paillard procéda également à la délicate mise au point des hydravions de vitesse destinés à participer la coupe Schneider d'hydraviation, appareils dont les essais se poursuivaient encore ces jours derniers. A la fin de l'année dernière, un nouvel appareil à grand rayon lui fut confié pour s'attaquer au record du monde en circuit fermé. Il échoua une première fois, approchant le record du monde de 100 kilomètres. Sans se décourager, il se remit en compétition et finalement, en compagnie de l'aviateur Mermoz, chef pilote de l'Aéropostale, il réussit pleinement dans sa tentative, bouclant 8 960 kilomètres. C'est du reste ce record que viennent de battre tout dernièrement les aviateurs Doret et Le Brix en dépassant les 10 000 kilomètres.
Paillard était marié et père d'une fillette. Il était chevalier de la Légion d'honneur.
Antoine Paillard était né le 23 août 1892 à St-Gemme-d'Andigné (Maine et Loire)

L'Ouest Eclair – 7 août 1931 – Page 7

Pornic

LE MEETING D'AVIATION DU 9 AOÛT. — L'aviateur Assollant qui, le premier a traversé l'Atlantique, vient d'envoyer de Paris un télégramme faisant connaître qu'il participera effectivement au meeting d'aviation le 9 août, à Pornic.

Ouest Eclair – 19 août 1931 – Page 2

POUR COMMÉMORER
LA TENTATIVE D'ASSOLLANT, LEFÈVRE ET LOTTI

MONT-DE-MARSAN, 18 août. — Dimanche prochain sera Inauguré à Mimizan-plage un monument destiné à perpétuer le souvenir de la traversée de l'Atlantique-Nord par le premier équipage français, Assollant, Lefèvre et Lotti. Les trois héros du raid se rendront ce jour-là à Mimizan-Plage avec leur avion personnel pour assister à la cérémonie.

Ouest Eclair – 24 août 1931 – Page 2

Pour commémorer l'exploit de Lefèvre, Assollant et Lotti

MIMIZAN, 23 août. — Ce matin, en présence d'une nombreuse assistance a eu lieu l'inauguration du monument élevé à Mimizan à l'endroit de la plage où s'est posé il y a deux ans, l'*Oiseau jaune*, piloté par les aviateurs Lefèvre, Assollant et Lotti, après leur raid au-dessus de l'Atlantique. Les trois aviateurs étaient arrivés hier. La cérémonie d'inauguration a été présidée par M. Léon Bouisson, vice-président de la Chambre et président du Conseil général des Landes. Des allocutions ont été prononcées.
Dans la soirée, Assollant est parti pour Berre où il doit commencer son entraînement en vue de la coupe Schneider.

Ouest Eclair – 31 août 1931 – Page 2

Une avarie à l'avion d'Assollant

BERRE, 30 août. — L'aviateur Assollant a fait ce matin un vol d'essai sur son appareil de 1 500 CV, mais l'hélice a été légèrement endommagée et l'essai remis à plus tard.

Ouest Eclair – 2 septembre 1931 – Page 2

La participation de la France à la Coupe Schneider

L'hydravion de Sadi-Lecointe a fourni des essais satisfaisants

PARIS, 1er septembre. — La Journée d'aujourd'hui a été fertile, en enseignements de toutes sortes. D'abord, Sadi-Lecointe, qui était à Hourtin, a fait voler et pour la première fois l'hydravion de vitesse Nieuport 650 à moteur de 1 680 chevaux. Le matin, il fit un vol étonnant d'assurance ; puis; dans l'après-midi, vers 13 heures, il décolla son hydravion, cette fois à pleine charge. Son essai dura environ 10 minutes. Sadi-Lecointe a absolument été satisfait de son essai et il va s'attacher, sans retard, à faire un vol à haut régime de façon à connaître exactement le rendement de son appareil. Il est probable qu'après cet essai, le ministère de l'Air fera confirmer par l'Aéro-Club de France notre participation à la Coupe Schneider. Par ailleurs. Assollant poursuit, à l'étang de Berre, la mise au point de l'hydravion Bernard H 12; mais, là, les difficultés paraissent plus grandes. Il y a une question mécanique à propos de l'hélice à prise directe assez difficile à mettre au point. La participation d'Assollant parait donc difficile à entrevoir en raison du temps qu'il manquera pour mettre au point une machine aussi délicate. Mais si la chance voulait que l'habilité de nos ingénieurs s'imposât, nous aurions deux appareils à mettre en ligne à Cashot, et ce serait déjà une belle satisfaction. Il faut donc attendre encore quelques jours pour que nous soyons fixés définitivement sur notre participation.

L'Ouest Eclair – 5 septembre 1931 – Page 2

LA FRANCE ET L'ITALIE DEMANDENT A L'ANGLETERRE L'AJOURNEMENT DE LA COUPE SCHNEIDER

PARIS, 4 septembre. — *Le ministère de l'Air communique la note suivante :*

Jusqu'au dernier jour, les équipes italienne et française n'ont négligé aucun effort pour être prêtes à participer à la Coupe Schneider. Pilotes d'essais et pilotes des sections d'hydravions de vitesse, ingénieurs et constructeurs des moteurs et des appareils ont rivalisé de ténacité. En dépit de la valeur des uns et de la technicité des autres, la mise au point parfaite des appareils s'est cependant trouvée retardée par de cruels accidents et par des circonstances atmosphériques extraordinairement défavorables. Dans ces conditions, les ministres de l'Air d'Italie et de France, après s'être concertés ont d'un commun accord estimé que le souci de la sécurité du personnel et de la réputation des matériels de leurs pays ne leur laissait pas le droit de faire concourir des pilotes sur des hydravions dont les circonstances n'ont pas permis que la préparation fût complète.

(Keystone View)

SADI-LECOINTE qui devait représenter la France à la Coupe Schneider

Le général Balbo et M. J.-L. Dumesnil, après avoir rendu un hommage sans réserve à l'œuvre admirable accomplie par leurs pilotes et techniciens respectifs, ont eu le devoir de prier le *Royal Aéro Club d'Italie* et l'*Aéro Club de France* de proposer au *Royal Aéro Club de Grande-Bretagne* le report à l'été prochain de la grande compétition internationale. L'un et l'autre ont dans le même temps donné l'ordre de poursuivre sans interruption les. Etudes et les essais en cours.

L'abstention de la France et de l'Italie n'est pas certaine

LONDRES, 4 septembre. — Après avoir reçu notification de l'impossibilité qu'il y a de retarder la date fixée pour les épreuves de la Coupe Schneider, les autorités françaises et italiennes ont télégraphié hier, à minuit, les noms des pilotes de leur équipe. Dans les milieux bien informés, on considère que ce fait indique que la France et l'Italie peuvent changer d'avis en ce qui concerne la possibilité de leur participation. Bien qu'ils aient demandé l'ajournement des épreuves, ces deux pays n'ont pas annoncé officiellement qu'ils ne concourraient pas.

Les représentants de l'aviation française

LONDRES, 4 septembre. — En raison de la désignation des pilotes des équipes Française et Italienne, en vue de la coupe Schneider, la conférence qui devait se réunir aujourd'hui au ministère de l'Air, pour examiner les projets relatifs aux dispositions à prendre dans le cas où seuls des appareils Anglais participeraient à l'épreuve, n'aura pas lieu. Des préparatifs vont donc être faits en prévision d'une participation de la France et de l'Italie. Un fonctionnaire de l'Ambassade de France, a déclaré qu'à son avis la publication des noms des pilotes français avait été faite, avant que les autorités françaises, n'aient appris la décision du *Royal-Aéro-dub*, de ne pas retarder la course.
Un fonctionnaire de l'Ambassade d'Italie, a déclaré de son côté, que la publication des noms des pilotes italiens, comporte peu de signification.

Les pilotes français désignés sont les suivants : Capitaine Sadi Lecointe, Lieutenant Assollant, Capitaine Vernhol et comme réserve, le Lieutenant Retourna et les Sergents Baillet et Dumas.

Ouest Eclair – 28 septembre 1931 – Page 4

LA FÊTE AÉRIENNE DE NANTES A REMPORTÉ UN JOLI SUCCÈS

FINAT et MAULER

Tout l'après-midi du 14 juillet, une tempête du sud-ouest, accompagnée de pluies diluviennes, avait fait rage, — rendant matériellement impossible la fête d'Aviation qui, à cette date, devait se dérouler au Petit-Port et qui s'était annoncée comme devant être particulièrement intéressante.

Le soir de ce même jour, le pilote Knipping nous avait dit :

« Vous nous voyez navrés de ce contretemps, mais nous ne pouvions faire autrement. En tous cas, ce n'est que partie remise, et c'est, probablement, dans la deuxième quinzaine de septembre, au retour des vacances, que le Meeting aura lieu. Nous ferons tout notre possible pour que les Nantais ne perdent rien pour attendre ».

Et c'est ainsi qu'hier après-midi, au Petit-Port, s'est déroulée magnifiquement la grande fête aérienne organisée par la Société pour le Développement de l'Aviation, sous les auspices de notre vaillant Aéro-Club de l'Atlantique.

FROISSART et ASSOLLANT

Temps splendide, comme sur commande — un peu frais cependant : on avait sorti manteaux et pardessus comme à la Toussaint. Mais le ciel était d'une limpidité d'autant plus étonnante qu'on s'est accoutumé, depuis trois mois, à le voir couvert. Bref, il faut convenir que les organisateurs de la fête ont eu une riche idée de remettre celle-ci à la fin de septembre.

Aussi l'affluence qui se pressait soit dans les tribunes, soit sur la pelouse du champ de courses, fût-elle très grande — et nous ne parlons pas de ceux, très nombreux, qui hors du vaste enclos, purent se payer la plus grande partie du spectacle sans bourse délier : il n'y avait qu'à lever les yeux.

Le programme avait été étudié de telle sorte qu'à aucun moment l'attention des milliers de spectateurs ne devait chômer.

A 14h 30, Finat s'envolait le premier, sur une avionnette de 40 CV, un amour de petit avion. Puis Assollant, le héros de la traversée de

l’Atlantique qui, dernièrement, au cours d'essais effectués en vue de le Coupe Schneider, réalisa la coquette allure de 535 kilomètres à l’heure. Assollant pilotait hier une conduite intérieure de 90 CV munie d’ailes à fentes, dont le dispositif de sûreté permet de ne plus craindre les fâcheuses conséquences de la perte .de vitesse.
Ensuite décollèrent Froissard et Mauler, fameux par leurs acrobaties. On escomptait la présence du grand as Lemoigne mais celui-ci n’a pas paru ; il était resté quelque part en panne. Tour a tour, les aviateurs accomplirent des vols de virtuosité, renversements, retournements, loopings, glissades sur l'aile, descentes en vrille, passages en rase-mottes, destruction de ballonnets, etc...
Le trapéziste aérien Henri Bournat donna le frisson aux plus avertis par ses effarantes acrobaties à 2 où 300 mètres de hauteur, puis par sa descente en parachute, parfaitement réussie.
Mentionnons la présence, sur le terrain d'aviation, de M. Henri Morin, directeur commercial de l’*Ouest-Eclair*, et son beau vol de démonstration d'avion de tourisme accompagné de son fidèle mécanicien Andrieu.
En résumé, c'est un beau succès de plus à l’actif de la Société pour le Développement de l'Aviation. Et maintenant, à l’année prochaine !

L'Ouest Eclair – 06 janvier 1932 – Dernière heure - Page 3

EN QUELQUES LIGNES

LE BOURGET, — L'aviateur américain Reynolds a quitté l'aérodrome du Bourget ce matin, à 10h 40, en vue de réaliser à bord de son petit avion amphibie 130 CV le voyage Paris - La Nouvelle-Delhi. Au siège de pilotage de l'appareil avait pris place l'aviateur Assollant qui accompagnera le pilote américain jusqu'à Naples. La première étape de ce voyage est Marseille, via Dijon.

Ouest Eclair – 23 mai 1932 – Page 2

Le Congrès des aviateurs transocéaniques de Rome

ROME, 22 mai. — Le Congrès International des aviateurs transocéaniques s'est ouvert au Capitole, à 11h 15.
La cérémonie a été très brève. Tous les aviateurs étrangers étalent présents, notamment Costes, Assollant, Lefèvre, Lotti et Bellonte arrivés à Rome, cette nuit.
Le gouverneur de Rome, le prince Boncompagni Ludovisi, puis M. Mussolini ont souhaité la bienvenue aux aviateurs.
L'aviateur Brown qui le premier, a traversé l'Atlantique, a répondu au nom de tous.
A midi un quart, les aviateurs ont été reçus au Cercle de la Presse. Une foule considérable et enthousiaste les a salués.
Celte réunion coïncide avec te cinquième anniversaire du fameux raid de Lindbergh qui, en raison des circonstances douloureuses du moment, est absent.

Les aviateurs transocéaniques

Voici la liste de ceux qui ont franchi l'Atlantique par ordre chronologique :

Atlantique nord :

1° Sens Europe-Amérique
Seuls Coste et Bellonte, Paris à New-York, le 2 septembre 1930.

2° Sens Amérique-Europe
1- Alcoock et Brown, 1919, Terre-Neuve - Irlande
2-°Lindbergh, 20-21 mai 1927, New-York à Paris
3- Chamberlin- Lévine, 4-8 Juin 1927, New-York à Elsleben (Saxe)
4- Byrd, Acosta, Neville, Balchen, 29 juin-1er juillet 1927, New-York à Ver-sur-Mer
5- Broock et Schlee, 27-28 août 1927, Terre-Neuve à Londres

6- Stutz, Gordon, Miss Amelia Earhart, 17-18 juin 1928, New-York à Bristol
7- Assollant, Lefèvre, Lotti, 13-14 juin 1929, Old-Orchard à Santander
8- Williams, Yancey, 8-9 Juillet 1929, Old-Orchard à Santander
9- Byrd, Connor, 9-10 octobre 1930, Terre-Neuve aux Iles Scilly (Angleterre)
10- Post, Gatty, 23-24 juin 1931, Terre-Neuve à Chester (Angleterre)
11- Hillig, Hobris, 24-25 juin 1931, Terre-Neuve à Crefeld (Allemagne)
12-Enders, Magyar, 15-16 juillet 1931, Terre-Neuve-Hongrie (Enders s'est tué hier soir à Rome)
13- Pangborn, Hendorn, 28-29 juillet 1931, New-York à Cardigan (Angleterre)
14- Boardman Polando, 28-23-30 juillet 1931, New-York à Istamboul
15- Reichers, 13-14 mai 1932, New-Jersey-Sud Irlande
16- Miss Amelia Earhart, 20-21 mal 1012. Terre-Neuve-Londonderry (Irlande)

Atlantique sud

1° Sens d'Europe et d'Afrique en Amérique du Sud
1- Sacadura, Cabral et Coutinno, 30 mai au 18 juin 1922, Lisbonne à Rio-de-Janelro avec escales
2- Franco, Ruiz de Alda, Duran Raya, 22 au 30 janvier 1926, Palos de Moques (Espagne)-Bahia (Brésil) avec escales
3- Costes et Le Brix, 14-15 octobre 1927, St-Louis-du-Sénégal à Natal (Brésil) sans escale
4- Ferrarin Del Prete, 3-5 juillet 1928, Rome à Natal (Brésil), sans escale
5- Jimenez et Iglesias, 24-26 mars 1929, Séville à Bahia (Brésil), sans escale
6- Challe et Larre Borges, 15-17 décembre 1929, Séville à Majacuja, Près de Natal (Brésil), sans escale

7- Mermoz, Dabry, Gimié, 12-13 mal 1930, Saint-Louis-du-Sénégal à Natal (Brésil), sans escale, en hydravion pour la première fois
8- Dix hydravions de l'escadrille Balbo, de Bolamoa (Guinée Portugaise) à Natal (Brésil)

2°Sens Amérique du Sud-Afrique
1- Bert Hinckler, 16-17 novembre 1931, Natal (Brésil) à Bathurst (Gambie anglaise) sans escale.

L'Ouest Eclair – 24 mai 1932 – Dernière heure – Page 3

CONGRÈS DE ROME

Le roi d'Italie reçoit les aviateurs transocéaniques

ROME, 23 mai. — Le roi a reçu ce matin au Quirinal les aviateurs transocéaniques. Le souverain s'est entretenu affablement avec les aviateurs, leur adressant à chacun dans leur langue des questions sur leurs exploits, leurs projets, leurs impressions.

Obsèques des aviateurs hongrois

ROME, 23 mai. — Ce matin, au milieu d'une assistance considérable, ont eu lieu les obsèques des deux aviateurs hongrois qui se sont tués avant-hier en touchant le sol italien. On remarquait notamment dans l'assistance M. Mussolini, M. Balbo, ainsi que toutes les hautes autorités civiles et militaires. Les dépouilles des deux aviateurs partiront pour la Hongrie cette nuit.

La séance du Congrès

ROME, 23 mai. — La seconde réunion du « Congrès international transocéanique », c'est-à-dire la première séance de travail s'est tenue aujourd'hui dans l'admirable salle du Palais de Ruspoli.
La séance a été ouverte un peu avant 11 heures. Autour des quatre grandes tables ont pris place les cinquante aviateurs qui appartiennent à toutes les nations.
Après un salut à l'aviateur hongrois tombé avant-hier, M. Balbo, qui est élu président, prononce quelques mots, puis les aviateurs se lèvent : une minute de silence est observée en mémoire de l'aviateur hongrois. Le secrétaire général Beretta lit alors les télégrammes reçus de MM. Starace et Blériot; puis il prononce un long discours dans lequel il passe successivement en revue les exploits transocéaniques de tous les aviateurs présents. A midi, la séance est levée.

Ouest Eclair – 14 juillet 1932 – Page 6

C'EST AUJOURD'HUI,
sur le Champ de Courses,
à Laval
QU'AURA LIEU LA

GRANDE FÊTE AÉRIENNE

Organisée par l'Aéro-Club de la Mayenne et la société pour le Développement de l'Aviation

sous le patronage de

« L'OUEST-ECLAIR »

AVEC LE CONCOURS
DES GRANDS AS

FINAT, GLARDON, FROISSART,
TOUGE, MONTEIL, BOIS

et l'incomparable acrobate

VASSART

(C''est aujourd'hui, sur le champ de courses, à Laval qu'aura lieu la grande fête aérienne organisée par l'Aéro-Club de la Mayenne et la Société pour le Développement de l'Aviation sous le patronage de « L'Ouest-Eclair », avec le concours des grands as Finat, Glardon, Froissart, Touge, Monteil, Bois et l'incomparable acrobate Vassart)

Nous avons pu rejoindre hier soir M. Froissart qui a bien voulu nous dire que dans la journée de samedi il y a eu 32 baptêmes de l'air. M. Froissart a bien voulu nous confier également que l'aviateur Assollant qui traversa l'Atlantique avec Lotti et Lefèvre est dans nos murs et qu'il se produira à la fête d'aujourd'hui. Tous les aviateurs qui figurent au programme sont à Laval, ainsi que M. Bouessé qui est venu avec son appareil.
La journée d'aujourd'hui promet d'être un succès sans précédent.

Ouest Eclair – 25 juillet 1932 – Page 4

DEAUVILLE

LE MEETING AÉRIEN

Le soleil qui avait boude durant toute la matinée devait réserver ses plus doux sourires aux nombreux aviateurs français et étrangers qui à l'occasion du grand rallye international organisé par le Deauville Aviation s'étaient donne rendez-vous sur la plage fleurie.

A partir de dix-sept heures, on vit apparaître à l'horizon sous un ciel rasséréné dont la brise du large avait balayé de nuages, les grands oiseaux multicolores qui venaient se poser doucement sur l'aérodrome de St-Gatien déjà envahi par une foule de sportmen et de curieux. Farman, Caudron, Potez, etc. se succédèrent dès lors sans interruption et atterrirent sans le moindre incident devant la tribune pour aller ensuite se ranger dans les parcs qui leur étaient réservés.

Parmi les pilotes accourus ainsi de tous les points de France et de l'étranger par la voie des airs, Dauret, l'as du volant, Assollant l'intrépide aviateur, et le fameux aviateur allemand Achgelis qui exécuta à la fin de la Journée d'impressionnantes acrobaties aériennes furent particulièrement acclamés.

A 18h 30 61 avions avaient atterri sur l'aérodrome de Saint-Gatien ; l'un des derniers arrivés était celui de l'aviatrice allemande Liesel Bach venue en droite ligne de Cologne.

Un Champagne de bienvenue fut offert aux pilotes et aux passagers, parmi lesquels on remarquait un certain nombre de dames, au buffet de l'aéroport et le soir, un grand dîner de gala était donné en leur honneur au restaurant des Ambassadeurs.

Ouest Eclair – 4 août 1932 – Page 3

EN QUELQUES LIGNES

ORLY, 3 août. — L'aviateur Assollant a effectué aujourd'hui, à Orly, son premier vol d'acrobatie sur l'avion Bernard avec lequel il doit prendre part au meeting international de Cleveland (Amérique).
L'aviateur Assollant quittera Le Havre lundi, avec son avion, à bord du paquebot Champlain.

Ouest Eclair – 9 août 1932 – Dernière heure - Page 3

LE PILOTE ASSOLLANT CAPOTE EN ATTERRISSANT

L’appareil est hors d'usage

LE HAVRE, 8 août. — Le pilote Assollant, qui atterrissait cet après-midi sur le terrain du Havre-Bléville où il venait conduire son avion, afin qu'il fût démonté pour être embarqué avec lui à destination de New-York, a été victime d'un accident matériel. L'avion de chasse atterrissent sur le terrain de Bléville à grande vitesse heurta une baraque servant de logement à un berger et capota, le pilote Assollant se tira indemne de cet accident, mais l'appareil est hors d'usage.

(Wide World Photo).

L'avion d'Assolant après l'accident qui survint l'autre jour au célèbre aviateur à l'aérodrome de Bléville, près Le Hâvre.

L'Ouest Eclair – 11 mai 1933 – Page 5

Une grande manifestation aérienne

L'inauguration de l'aérodrome de Lisieux-Saint-Désir

Le dimanche 14 mai de 10 Heures à 12 heures, arrivée du rallye aérien.
A 12 heures, réception officielle de M. le Ministre de l'Air, M. l'Inspecteur Général de l'Aéronautique, M. le Directeur de l'Aviation civile, MM. Potez, Farman, Caudron, Morane, constructeurs d'avions, et de tous les touristes aériens, avions militaires et autres, qui viendront apporter aux créateurs de l'aérodrome le témoignage de leur sympathie.
De 14h 30 à 17 heures, épreuves aériennes variées ; gymkhana aérien, présentation des avions les plus modernes, avec la participation des as connus : Assollant, d'Estailleur-Chantereyne, Freton, Lotti. Maryse Bastié, Nicolle, Salel, Lefèvre, etc...
Pour la première lois, participation de l'Ecole de haute voltige aérienne d'Etampes.
De 15h. à 19h., baptême de l'air, survol de la basilique, 50 francs ; circuits aériens touristiques sur les vallées de la Dives et de la Seine. 150 francs.
Une société cinématographique prendra, sur le terrain, des vues qui seront passées le soir même sur tous les écrans des salles de Paris.
Prix d'entrée : enceinte réservée, 15 francs ; premières, 10 francs ; pelouse, 5 francs.
Service d'autobus entre Lisieux et l'aéroport. Départ place Victor Hugo.

L'Ouest Eclair – 15 mai 1933 – Page 1

Maryse Hilsz atterrit au Bourget après un vol de 40 000 kilomètres

(Mondial Photo Press.)

MARYSE HILSZ, QUI VIENT D'ATTERRIR AU BOURGET, A ÉTÉ ACCUEILLIE PAR SES NOMBREUX ADMIRATEURS

LE BOURGET, 14 mai. — De nombreuses personnalités étaient venues attendre, ce matin, l'aviatrice Maryse Hilsz à l'aérodrome du Bourget où elle avait annoncé son arrivée pour dix heures.
Parmi elles, on remarquait notamment le général de Goys, représentant M. Pierre Cot, ministre de l'Air, les aviateurs Salel, Assollant et aussi la mère de Maryse Hilsz.
Dès que l'avion se fut posé sur le terrain, à 10h 15, Mme Maryse Hilsz, en pyjama de drap bleu, avec le maillot de la marine rayé bleu, descendit de la carlingue en s'écriant : « Enfin, voici Paris ! ». Et, suivie de son mécanicien Lemaire, elle reçut aussitôt une

magnifique gerbe de fleurs et fut entraînée au buffet de l'aéroport où une réception était organisée en son honneur.
Prenant la parole, le général de Goys dit sa fierté de représenter le ministre en cette occasion et adressa, au nom de toute l'Aéronautique française, un hommage d'admiration à Maryse Hilsz.
« A toutes vos qualités de pilote, dit-il, il convient d'ajouter aussi les qualités morales dont vous faites preuve depuis ces dernières années. Je suis heureux de saluer encore la belle ambassadrice que nous avons envoyée à travers les continents. »

(Mondial Photo Press.)

Une fillette offre des Heurs à Maryse Hilsz

Cette courte cérémonie se termina par une conversation des personnalités présentes avec l'aviatrice. Très modeste, elle ne regrette qu'une chose : c'est de n'avoir pas rallié Paris hier, suivant l'horaire qu'elle s'était fixé.
« Je suis partie, dit-elle, le 7 avril de Saigon. J'ai fait

successivement escale à Rangoon, Allahabad, Karachi, Bouchir, Alep et Brindisi. Je suis très contente d'avoir mené à bien ce voyage de 40 000 kilomètres et je suis prête aussi à repartir le plus tôt possible pour un nouveau voyage de grande envergure. »

Le mécanicien Lemaire donne quelques détails sur le voyage :

« Dans l'ensemble, dit-il, nous avons eu un temps très peu favorable. A l'aller, par exemple, nous dûmes accomplir l'étape Changhaï-Séoul sous une véritable tempête qui ne cessa pas durant les douze heures que dura cette étape. Quant au retour, ce furent constamment des orages, mais aucun d'eux n'arrêta la marche en avant de l'appareil. Il fallut attendre la journée d'hier pour que notre vol soit contrarié. Apres avoir essayé en vain de franchir les Apennins. Maryse Hilsz, au bout de deux heures d'efforts, décida de faire demi-tour et d'aller reprendre la côte. C'est ce qui retarda notre arrivée au Bourget, car nous dûmes faire de l'essence à Lyon et nous fûmes contraints de faire demi-tour à Melun, arrivant trop tard pour passer dans l'épaisse brume qui recouvrait alors la vallée de la Seine. »

Ouest Eclair – 16 juin 1933 – Page 1

LE RECORD DE DISTANCE

Mermoz et Mailloux ont renoncé à prendre le départ

PARIS, 15 juin *(de notre correspondant sportif parisien)*. — Tandis que Rossi et Codos voguent en paquebot vers les Etats-Unis, d'où ils prendront le départ pour tenter de battre le record du monde de distance en ligne droite (Gayford et Nicholetts, 8 544 kilomètres), Mermoz vient de faire savoir qu'il ne peut plus assumer plus longtemps la préparation du raid qu'il devait entreprendre, partant d'Istres en compagnie de Mailloux.

(Photo New-York Times S. A.)

L'aviateur ROSSI - L'aviateur CODOS

Il a, en effet, des obligations auprès de la Compagnie Aéropostale, dont il dépend, tandis que son coéquipier en a vis-à-vis de l'aviation militaire, dont il dépend. Et ce n'est pas le moment ni pour Mermoz ni pour Mailloux de jouer de congé.
Dans ces conditions, il est fort probable que la suite de la préparation du raid sera dévolue à Assollant qui, du reste a mis au point l'appareil qu'il a amené à Istres.

L’Ouest Eclair – 3 juillet 1933 – Page 10

LES DOUZE HEURES D'ANGERS

ANGERS, 2 juillet 1933 — Ce matin, à 8h 30. M. Pierre Cot, ministre de l'Air, accompagné de son chef de cabinet. M. Carnault, a donné le départ des Douze Heures d'Angers, épreuve nationale d'aviation. Dix-sept appareils sont en course, et les équipages sont composés de la façon suivante :
N°2 : Louis Gaubert sur Farman F.40 seul à bord.
N°3 : Jacob et Mlle Hélène Boucher sur Mauboussin
N°4: Hermann et Faugeaux sur Morane Moth.
N°7 : Lefèvre et Mme sur Farman 231.
N°10 : Strure et Garchot sur Farman 400.
N°12 : Régnier et Tribalat sur Potez 43.
N°13 : Saunier et Boissard sur Farman 350.
N°14 : Langlois et Burtin sur Farman 358.
N°15 : Pugret et Ribaux sur Farman 234.
N°16 : Mlle Plunian et Finat sur Farman 357.
N°17 : Nicole et Rigaux sur Mauboussin.
N°18 : Burlaton et Motard sur Caudron.
N°20 : Détroyat et Morane sur Morane 340.
N°21 : Assollant et Doumerc sur Bernard 201.
N°22 : Arnoux et Brabant, sur Farman 356.
N°23 : Lebeau et Cottier sur Farman 353
N°27 : Delmotte et Herbay sur Phalène.
Les départs ont été donnés par groupes de quatre à cinq, toutes les trois minutes.
Sur le terrain, on remarquait la présence des parlementaires de Maine-et-Loire, de nombreuses personnalités angevines, et celle de constructeurs français et étrangers. Le circuit mesure 40 kilomètres 40 et est formé par le triangle Avrillé, Corze et Juvardeil.

A la troisième heure

La position des coureurs à la troisième heure :
1. n° 14. 12 tours en 2 h 52' 12".
2. n° 16. 12 tours en 2 h 52' 25".
3. n° 22. 12 tours en 2 h 52' 27".
4. n° 23. 12 tours en 2 h 57' 27".
5. n° 10. 11 tours, ex-aequo n° 13. 11 tours.
7. n° 7. 10 tours, ex-aequo n°15. 10 tours, n° 18. 10 tours, n° 20. 10 tours, n° 27. 10 tours.
12. n° 4. 9 tours, ex-aequo n° 12. 9 tours, n° 17 9 tours, n° 21 9 tours.
16. n° 3. 8 tours.
17. n° 2. 5 tours.

Les positions à la quatrième heure

1. n° 14. 17 tours, en 3 h 57' 40". 785 km 400 (moyenne 198 km 277 à l'heure)
2. n° 22. 16 tours.
3. n° 10. 15 tours.
4. n° 16. 15 tours.
5. n° 23. 15 tours.
6. n° 7. 14 tours. *(Lefèvre)*
7. n° 18. 14 tours.
8. n° 20. 14 tours.
9. n° 27. 14 tours.
10. n° 13. 13 tours.
11. n° 15. 13 tours.
12. n° 12. 12 tours.
13. n° 21. 12 tours. *(Assollant)*
14. n° 3. 11 tours.
15. n° 4. 11 tours.
16. n° 17. 11 tours.
17. n° 2. 6 tours.

Langlois est, sauf imprévu, donné comme gagnant. Mais il est talonné de près par Mlle Plunian, M. Arnoux et Lebeau.

A mi-course

A mi-course, les 17 concurrents restent tous en vol, et le classement s'établit de la façon suivante.
1. Langlois. 25 tours de circuit, soit 1 155 kilomètres en 5 h 57' 23" moyenne 193 km 855).
2. Lebeau. 24 tours.
3 Arnoux. 24 tours.
4. Mlle Plunian. 23 tours.
5. Détroyat. 22 tours.
6. Burlaton. 21 tours.
7. Delmotte. 21 tours.
8. Strube. 21 tours.
9. Saunier. 20 tours.
10. Lefèvre. 20 tours.
11. Assollant. 19 tours.
12. Puget, 19 tours.
13. Hermann, 19 tours.
14. Régnier. 17 tours.
15. Nicole. 17 tours.
16. Mlle Boucher. 16 tours.
17. Gaubert. 10 tours.

L'Ouest Eclair – 31 juillet 1933 – Page 5

LA VENUE D'ASSOLLANT ET LEFÈVRE A SAINT-BRIEUC

EN VUE D'UN GRAND RAID VERS L'EXTRÊME-ORIENT

Les aviateurs Assollant et Lefèvre, attendus à Saint-Brieuc en vue de l'étude du terrain de l'aérodrome de Cesson comme point de départ pour leur grand raid du record en ligne droite vers le Japon ou Wladivostok sont arrivés à Cesson dimanche matin, à quatre heures. Ils ont été reçus par les dirigeants de l'Aéro-Club des Côtes-du-Nord et ont examiné pendant longtemps la baie de Saint-Brieuc qu'ils ont admirée, non seulement à cause de son panorama, mais de son étendue et de son décollage de plus de deux kilomètres.
Assollant et Lefèvre avaient déjà reçu des explications près du sympathique officier aviateur Mion, notre distingué compatriote.
Le dégagement est unique, ont dit nos visiteurs et les plages visitées en France jusqu'à ce jour n'ont pas donné satisfaction. Voici le motif : L'appareil d'Assollant et Lefèvre emportera 8 000 litres d'essence pour ce grand raid du record en ligne droite. Il pèsera environ douze tonnes et il faut évidemment une précaution toute particulière, au décollage. Le moindre petit trou ferait vibrer l'appareil et pourrait occasionner un accident.
A l'aérodrome de Cesson, le sol est plus dur que sur certaine plage de France, mais la légère inégalité de terrain qui pour un avion de poids plus léger ne serait même pas remarquée fait les aviateurs français hésiter et ne pas donner leur décision.
On se souvient qu'un de nos glorieux as avait déjà eu au départ, sur un appareil plus léger, dans une plage du Midi, un accident à cause des légères vibrations faites à l'appareil par l'inégalité du terrain. Assollant et Lefèvre agissent avec prudence et vont continuer leur étude vers Ostende.
L'avion qui les emportera vers ce raid en ligne droite aura 35

mètres d'envergure.
Les deux aviateurs, après une courte visite de la ville sont partis vers La Baule.
Les habitants de Saint-Brieuc auront-ils le grand honneur d'assister au départ de ce raid vers l'Extrême-Orient ?
Nous le souhaitons ; mais dès à présent soyons fiers de posséder un terrain remarquable sur lequel les aviateurs n'hésiteront plus à se poser. C'est la meilleure des approbations que viennent de donner Assollant et Lefèvre.

L'Ouest Eclair – 9 août 1933 - Page 1 et 2

LES AILES FRANÇAISES

Neuf mille soixante-deux kilomètres en cinquante-six heures de vol

TEL EST L'EXPLOIT DE CODOS ET ROSSI

Cette performance, enviée par l'étranger va tenter également d'autres aviateurs français

LE RAID FUT LONGUEMENT PREPARE
Codos étudia minutieusement les détails de la splendide équipée qu'il vient de réaliser avec Rossi

PARIS, 8 août (de notre correspondant sportif parisien). — 56h 30 de vol, 9 062 kilomètres 124 parcourus, contre 8 544 kilomètres, donc gain de 518 kilomètres ; moyenne horaire : 160 kilomètres, tel est le résultat technique, si j'ose dire, de la remarquable performance de Codos et Rossi ou de Rossi et Codos, car Rossi,

ayant été le chef de l'entreprise, dont il a assumé les frais, tient à être cité en premier. Mais l'usage est maintenant établi, le Ministre de l'Air pourra féliciter Rossi et Codos, le public pensera, dira, écrira toujours Codos et Rossi parce que Codos est plus connu que Rossi et parce que aussi Codos et Rossi sonne mieux aux oreilles que Rossi et Codos.

L'atterrissage a enfin une précision, les dépêches, hier, donnaient 16 heures (G.M.T.) suivant les aviateurs ; 16h 25 (G. M T.) selon Reuter ; 18h 10 (heure de Paris), puis 18h 10 (G. M T.) selon le Ministère de l'Air. Or, le joyeux Pivolo, Le Pelletier d'Oisy du raid Paris Tokyo, en ce moment commandant au régiment d'aviation du Levant, stationné à Rayack, nous a télégraphié l'heure exacte (20h 10 - heure locale). Or, comme la différence entre Paris et le Liban est de deux heures et qu'une heure est comblée par l'avance des pendules en France, c'était donc à 19h 10 (heure de Paris), que les aviateurs avaient atterri. Donc, de samedi, New-York, 10h 40 (heure de

Paris), à lundi, Rayack 19h 10 (heure de Paris), la durée est de 56h 30. La consommation un peu forte d'essence au-dessus de l'Atlantique, dans les dépressions orageuses, a fait perdre près de quatre heures aux aviateurs qui, d'après leur tableau de marche, devaient tenir l'air pendant 60 heures.

Quant à la distance, elle fit l'objet de nombreuses fantaisies ; le Ministère de l'Air donna hier tout de go 9 300 kilomètres, alors qu'il y avait une distance de 8 944 kilomètres entre New-York et Alep. On donna aussi 9 200 kilomètres, 9 400, 9 500 et le plus généreux alla jusqu'à 5 915 milles, soit 9 517 kilomètres.

Or, avec toute la précision désirable la collaboratrice des aviateurs, celle qui étudie les parcours et dresse les cartes des grands raids et des grandes randonnées depuis les premiers essais d'Arrachart, de Challes et de Girier, rendit ce matin sa sentence ; le parcours exact est de 9 062 kilomètres 124 mètres, à un mètre près, nous a-t-elle dit.

C'est très beau, car pour la première fois en ligne droite le cap des 9 000 kilomètres est dépassé.

Et la moyenne reste celle que nous avions indiqué précédemment : 160 kilomètres. Evidemment, cette moyenne est faible, mais n'oublions pas que le monoplan des aviateurs date dans son étude

de 1928, c'est-à-dire d'il y a cinq ans et qu'à ce moment la moyenne était raisonnable. Un avion étudié l'an dernier, par exemple, pourrait franchir la même distance à la même moyenne mais avec 175 CV ou lieu de 500 CV, tandis qu'un avion muni d'un moteur de 500 CV atteindrait les 190 kilomètres de route.
Rossi et Codos couraient pour le million car on sait que le ministère de l'Air met au concours une prime d'un million pour l'équipage français pilotant un appareil français muni d'un moteur ou de moteurs français, détenteur du record du monde de distance en ligne droite.
Codos et Rossi, allez-vous dire, gagnent donc un million.
Nullement ; ils sont co-millionnaires provisoires car si d'ici le 31 décembre prochain, un autre équipage de France leur ravit le record même seulement par une marge de 100 kilomètres à 162 kilomètres, il ne restera à Codos et à Rossi que leurs beaux yeux pour pleurer la perte du million envolé vers d'autres portefeuilles.
La solution ministérielle est donc injuste. Ou bien il fallait dire, comme autrefois M. Laurent-Eynac : « Le premier qui battra les Anglais recevra un million », ou bien : si plusieurs équipages battent le record de Gayford et de Nicholetts d'ici la fin de l'année, la prime de un million sera partagée au prorata des distances réalisées.
Or, Assollant et Lefèvre se préparent, avec un appareil plus rapide que celui de Rossi et Codos à tenter le record.
Codos et Rossi pourraient dire à Lefèvre et Assollant :
« Nous allons faire la combine ; ne faites rien cette année et on vous donnera cent mille francs. Et puis, l'année prochaine, vous pourrez vous amuser à votre tour à battre le record pour la nouvelle prime. »
Mais, en aviation, il n'y a pas de combine : on joue le franc jeu, le fair-play.

ROBERT-GUÉRIN.

« Rivalité amicale » entre la France et l'Angleterre

LONDRES, 8 août. — Tous les journaux de Londres reproduisent en gros caractères les détails concernant la randonnée aérienne de Codos et Rossi de New-York en Syrie : randonnée qui a permis à la

France de battre le record de distance détenu depuis quelques mois par la Grande-Bretagne.
Après avoir félicité les intrépides aviateurs pour leur succès, le Times fait observer que les vols de longue distance sans escale sont des exploits auxquels la France et la Grande-Bretagne sont également intéressées, du fait que les intérêts des deux pays s'étendent sur des parties lointaines du globe.
« Il est donc évident, souligne le Times, que le développement et la construction d'appareils destinés à des vols de ce genre impliquera une rivalité amicale entre les deux pays, et il est possible que les records passent de l'un à l'autre dans ce domaine. »
De même, le Daily Mail déclare que le record de longue distance est d'une importance capitale, car du point de vue commercial, l'avenir de l'aviation dépendra principalement de randonnées aériennes à long cours.

Les records successifs

1925 (février), Lemaître et Arrachart (France) : Etampes - Villa - Cisneros, 3 166 km 300.
1926 (juin), Arrachart Frères (France) : Paris-Bassorah, 4 305 km.
1926 (juillet), Girier et Dordilly (France) : Paris-Omsk, 4 715 km 900.
1926 (août), Challe-Weiser (France) : Paris-Bender-Abbas, 5 174 km.
1926 (octobre), Costes et Rignot (France) : Paris-Djask, 5 396 km.
1927 (mai), Charles Lindbergh (Etats-Unis) : New-York-Paris, 5 809 km.
1927 (juin), Chamberlin- Lévine (Etats-Unis) : New-York-Helfa, 6 294 km.
1928 (juillet), Ferrarin et Del Prete (Italie) : Rome-Touros, 7 188 km 260.
1929 (septembre), Costes et Bellonte (France) : Paris-Moulart, 7 905 km 140.
1931 (juillet), Boardman et Polando (Etats-Unis) : New-York-Istamboul, 8 065 km 736
1933 (février), Gayford et Nicholetts (Angleterre) : Graunwell-

Walwiss-Bay, 8 544 km.
1933 (août), Codos et Rossi (France) : New-York-Rayack, 9 464 km.

Entreprise dangereuse et grandiose », dit la presse allemande

COLOGNE, 8 août. — « Deux aviateurs français, Codos et Rossi viennent d'accomplir une magnifique performance » écrit le journal catholique Kœlnische Volkszeitung.
« Il faut que le monde reconnaisse qu'avec un courage inouï ils se sont attaqués à une entreprise dangereuse et grandiose. Félicitons-les et disons-leur qu'ils font honneur à la mémoire de leurs compatriotes Nungesser et Coli».

ROSETTA VALENA
coquette aviatrice italo-américaine, espère être la première femme d'Italie à traverser l'Atlantique de New-York à Rome

L’Ouest Eclair -11 septembre 1933 – Dernière heure - Page 3

PARIS, 11 septembre, 1 heure du matin.

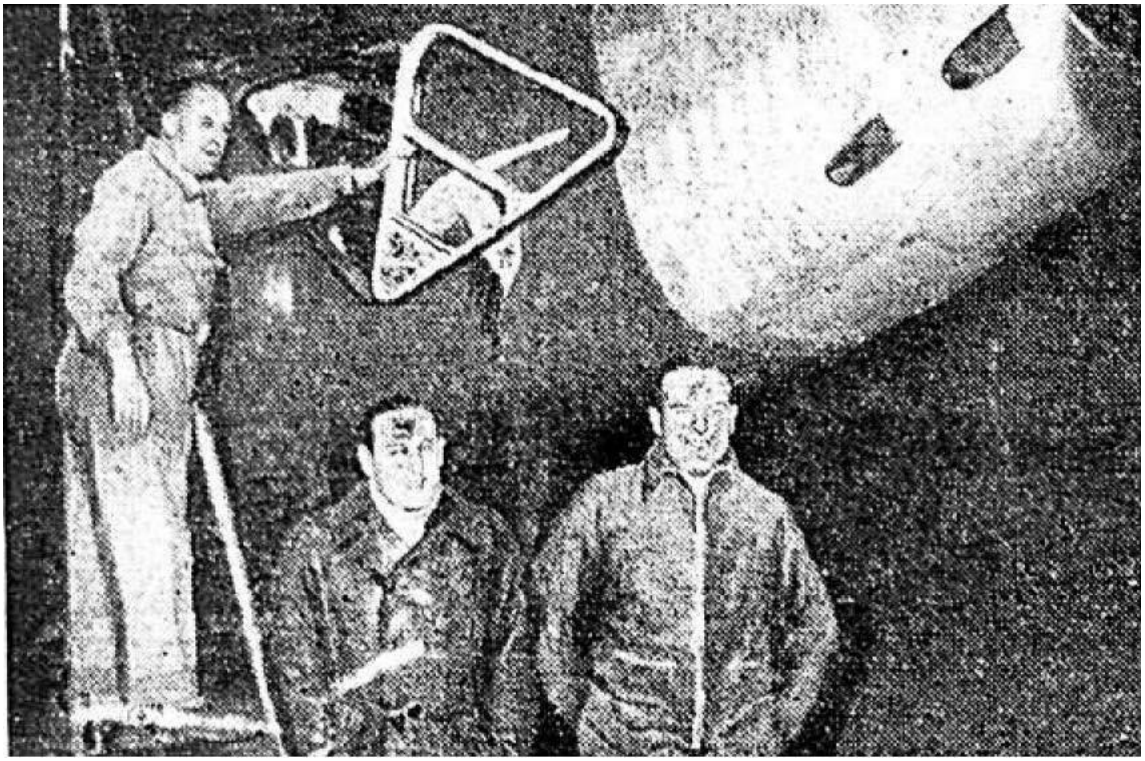
Les aviateurs Assollant et Lefèvre vont s'attaquer prochainement au record de Rossi et Codos

LE BOURGET, 10 septembre. — Ainsi qu'ils l'avaient envisagé au début de la semaine dernière, les aviateurs transatlantiques Jean Assollant et René Lefèvre sont partis la nuit dernière de Paris pour Oran d'où prochainement ils prendront leur vol en direction du Siam et de la Cochinchine, pour tenter de battre le record du monde de distance en ligne droite, qui est détenu par Rossi et Codos avec 9 104 km 700.
Le départ de l'*Oiseau Canari II* s'est effectué sans incident à 4h 35. L'équipage avait choisi la route La Rochelle-Biarritz-Madrid-Alméria-Oran. On ne pense pas que leur tentative de record ait lieu avant la pleine lune d'octobre.

L'arrivée à Oran

LE BOURGET, 10 septembre. — Les aviateurs Assollant et Lefèvre ont atterri à Oran, à 14h 15.

L’Ouest Eclair – 12 septembre 1933 – Page 1



Les aviateurs français Assollant et Lefèvre sont arrivés à Oran d’où ils doivent s’envoler prochainement pour tenter de battre le record de distance établi par Rossi et Codos – Les deux aviateurs près de leurs appareils.

L’Ouest Eclair – 12 septembre 1933 – Page 2

Les projets d'Assollant et de Lefèvre
Leur raid aura lieu en octobre

ORAN, 11 septembre. — Les aviateurs Lefèvre et Assollant, à leur arrivée à La Sénia, ont fait les déclarations suivantes :
« Nous sommes partis du Bourget par beau temps. A Biarritz, nous avons trouvé le temps bouché et avons volé à 2 000 mètres. Nous avons traversé l'Espagne par Carthagène. Sur la Méditerranée, le temps s'est éclairci. Ce n'est qu'en vue d'Oran que nous sommes rentrés dans le brouillard.
« Nous allons étudier le temps et le terrain. Si tout est favorable, nous partirons en octobre à la première lune.
« Le trajet envisagé est le suivant : les côtes d'Algérie, la Syrie, la Perse, Karachi, Calcutta, Rangoun, Foukien, en tout 9 800 kilomètres.»
Assollant est reparti aujourd'hui pour la France par le paquebot El Mansour, afin d'y faire l'essai de trois appareils. Il sera de retour à la fin du mois.

L’Ouest Eclair – 17 septembre 1933 – Page 2

Assollant et Lefèvre retardent leur tentative de record en ligne droite

ORAN, 16 septembre. — Les aviateurs Assollant et Lefèvre qui ont amène l’ « Antoine Paillard » à l’aérodrome de La Sénia pour tenter de battre le record de distance en ligne droite, ont décidé de ne pas partir actuellement à cause de la mousson dont les effets commencent à se faire sentir sur les côtes asiatiques
Mais, en octobre, le même phénomène persiste encore. Il est donc improbable que les aviateurs partent, à moins de conditions atmosphériques tout à fait exceptionnelles Ce n'est qu'en novembre vraisemblablement, que le record pourra être tenté

L'Ouest Eclair – 5 octobre 1933 – Page 1

A L'ASSAUT DU RECORD DE ROSSI ET CODOS

ASSOLLANT ET LEFÈVRE A BORD DU «CANARI» sont partis d'Oran hier matin

ASSOLLANT ET LEFÈVRE DEVANT LE « CANARI »

ORAN, 4 octobre. — Le *Canari II*, l'appareil des aviateurs Assollant et Lefèvre, est parti ce matin, à 5h 45, pour tenter de battre le record de distance en ligne droite ; l'avion a décollé en 1 750 mètres, avec 10 tonnes de charge.

LA MAISON CARRÉE, 4 octobre. — Une patrouille de trois avions du 1°r groupe d'aviation d'Afrique a signalé à 7h 40 le passage de l'avion *« Oiseau Canari II »* à 15 milles en mer au large d'Alger, marchant à 190 kilomètres à l'heure, à une altitude de 300 mètres. Les avions militaires, marchant plein gaz, ont réussi à le suivre. A 7h 45, le *Canari II* se trouvait à cinq milles du Cap Matifou Ali.

En route vers le Cap Bon

TUNIS. 4 octobre. — Les aviateurs Assollant et Lefèvre ont été signalés à 12h 03 volant à 3 milles au nord de l'île Plane. L'équipage faisait route vers le Cap Bon. L'avion marchait à une vitesse d'environ 190 kilomètres à l'heure.

Au large du cap Sigli

ALGER, 4 octobre. — Les aviateurs Lefèvre et Assollant qui ont quitté l'aérodrome d'Oran à 5h 45 G.M.T. ont été signalés, au large du cap Sigli, à 9h 35.

L'Ouest Eclair – 6 octobre 1933 – Page 2

Les aviateurs Assollant et Lefèvre qui ont commencé le raid de record en ligne droite sur le parcours Oran-Rangoon (voir dernière heure)

L’Ouest Eclair – 6 octobre 1933 – Dernière heure – Page 3

Des nouvelles d'Assollant et Lefèvre

ANKARA, 5 octobre. — Le *Canari II* des aviateurs Assollant et Lefèvre venant de l'Ouest et se dirigeant vers le Sud-Est a survolé à 9h 50, Kach, localité située à l'Ouest d'Antalia (Asie Mineure).
A noter qu'Assollant et Lefèvre pour emporter davantage d'essence ne sont pas munis de poste de T. S. F., ce qui explique la rareté des nouvelles de leur raid.
Ils peuvent tenir l'air jusqu'à demain soir 21 heures environ.

L’Ouest Eclair – 7 octobre 1933 – Page 1

LES CAUSES DE L'ECHEC D'ASSOLLANT ET LEFÈVRE

Nous avons annoncé hier dans la plupart de nos éditions que Assollant et Lefèvre avaient dû atterrir à Karachi après avoir couvert 6 500 kilomètres environ, échouant ainsi dans leur tentative de record de distance.

PARIS, 6 octobre (de notre correspondant sportif parisien). — L'échec d'Assollant et Lefèvre s'arrêtant à Karachi, après avoir parcouru 6 500 kilomètres environ, est des plus curieux, surtout qu'il concerne, d'après une dépêche envoyée de Karachi, une consommation d'essence exagérée pendant la traversée de la Méditerranée, entre la Sicile et l'Asie Mineure.

Que les deux aviateurs, partis pour la gloire du record, aient été victimes d'une fuite d'essence au réservoir, de resserrement d'un écrou au tuyau d'alimentation d’essence, passe encore. Ce sont là des pannes dont l'aviateur le plus méticuleux, Costes par exemple, peut être victime. Il n'y peut rien.

Mais, que les deux aviateurs n'aient pas su, avant le départ, régler la cadence de l'alimentation du moteur ou qu'ils n'aient pas fait les essais habituels, cela témoignerait d'une négligence dont on peut s'étonner.

Il est donc à supposer que la dépêche envoyée de Karachi ne reflète pas l'exacte vérité, parce que Assollant et Lefèvre ne sont pas des enfants. Il faut donc attendre des renseignements complémentaires pour connaître le motif exact de l'arrêt : un échauffement prématuré du moteur probablement.

R-G.

L’Ouest Eclair – 9 octobre 1933 – Page 1

LE RETOUR D'ASSOLLANT

BAGDAD, 8 octobre. — Les aviateurs Assollant et Lefèvre ont quitté Bagdad à minuit 2 à destination d'Athènes et du Bourget.

L’Ouest Eclair – 10 octobre 1933 – Page 2

ASSOLLANT ET LEFÈVRE ÉTAIENT HIER A ROME

ROME, 9 octobre. — Les aviateurs français Assollant et Lefèvre sont arrivés, à 14h 40, à l'aéroport du Licteur, venant d'Athènes.
Ils repartiront demain pour Marseille.

L’Ouest Eclair – 12 octobre 1933 – Page 2

ASSOLLANT ET LEFÈVRE DE RETOUR A PARIS

LE BOURGET, 11 octobre. — L'équipage Assollant et Lefèvre est rentré au Bourget hier après-midi, à 15h 50 venant de Rome, a bord de son monoplan le *Canari II*. Il a confirmé les informations déjà parues au sujet de l'abandon de sa tentative et annonce qu'après une révision il serait prêt à prendre un autre départ à la pleine lune de novembre.

L'Ouest Eclair – 19 novembre 1933 – Page 9

DE MA FENÊTRE

Différence de prix

Une indiscrétion de Robert Desmarets, directeur, à la fois, du vélodrome du Parc des Princes et du vélodrome d'Hiver, nous apprend que le stayer de demi-fond Paillard, possède pour 1933, 1934 et 1935 un contrat à raison de 9 200 francs par course et 30 courses par an, uniquement pour le Parc, Buffalo et le Vel-d'Hiv', soit 276 000 francs par an et 828 000 francs pour les trois ans. Joignez à cela ce que Paillard peut se faire en province et à l'étranger et vous conclurez que, quels que soient les frais d'entraînement et d'entraîneur, la vie d'un stayer qui a été champion du monde, n'est pas trop mauvaise. En fait, Paillard gagne à peu près son demi-millon par an.

Une autre indiscrétion nous apprend que Paul Codos, le champion du monde de la distance en vol en ligne droite sans escale, New-York-Rayack (9 104 km), en compagnie de Rossi, retire de sa magnifique aventure, juste 123 000 francs sur le million affecté par le Ministère de l'Air à cette épreuve. Et encore a-t-il une certaine chance, car si Assollant et Lefèvre, partis après, avaient battu ce record de 9 104 km, Codos n'avait rien à se mettre, sous la dent.

Et Rossi, allez-vous dire. Le cas de Rossi n'est pas le même. Rossi, appartenant à l'active, a été récompensé d'un second galon. Il est lieutenant au lieu de sous-lieutenant. Il a donc des avantages pécuniaires. Il a été fait officier de la légion d'Honneur.

On avait promis à Codos, pour faire partie d'une mission électorale en Savoie, et le fruit d'une souscription publique et la cravate de commandeur. Trop belles promesses qui, naturellement, n'ont pas été tenues.

On n'a même pas fait pression auprès de l'Air-France, où se trouvent, au Conseil, des administrateurs de l'Etat, pour que Codos reçoive le grade et les appointements de chef pilote adjoint, comme à Air-Union. Bienheureux encore qu'on lui ait fait une place de pilote de ligne, comme à un bleu.

Comment Codos ne touche-t-il que 123 000 francs ? C'est très simple. Du million, il faut déduire 385 000 francs pour tes frais de préparation, de déplacement, de séjour et de télégrammes. Restent 615 000 francs, dont le constructeur Louis Blériot s'est octroyé la moitié, 307 500 francs, sans aucune ristourne pour l'équipage. Rossi et Codos ont donc, dès lors, à se partager. 307 500 francs. Mais, par contrat, Rossi, chef de mission, avait dû promettre 20% à Bossoutrot pour le désistement de celui-ci. Bossoutrot, sans avoir pris part à l'expédition, touchera donc 61 500 francs. Restent donc 246 000 francs à couper en deux : 123 000 francs pour Rossi et 123 0000 pour Codos.

Ainsi, Paillard, pour amuser les foules, et sans grand risque, touche, rien qu'à Paris et par an, 276 000 francs ; tandis que Codos, qui aura en plus à payer une taxe d'Etat sur le prix qu'il aura gagné, alors que Paillard ne paie que sur le revenu, encaisse, dans une aventure héroïque, faite en vue de la propagande française et du progrès français en matière aéronautique, au maximum 123 000 francs, moins qu’un boxeur comme Thil dans un championnat du monde.

Il est vrai que Codos à de la gloire plein les poches, à défaut d'argent.

ROBERT-GUÉRIN

L'Ouest Eclair – 23 mai 1934 – Page 1

LE COMTE DE SÉGUR MARI DE CÉCILE SOREL PILOTANT UNE AUTO ÉCRASE UNE FEMME ET PREND LA FUITE

Arrêté, il est conduit à la gendarmerie de Pontoise

PONTOISE, 22 mai. — Ce matin, à 5h 20, dans la côte de la gare d'Epluches, commune de Saint-Ouen-L'Aumône, sur la route allant de cette localité à l'Isle-Adam, une automobile ayant fait plusieurs embardées est montée sur le trottoir de droite et a tué une femme qui, s'y trouvait.

L'automobiliste ne s'est pas arrêté ; mais des témoins ayant alerté la gendarmerie de Pontoise, le capitaine de gendarmerie Blanchard a prévenu toutes les brigades environnantes.

Quelque temps après, l'auteur de l'accident était retrouvé devant un garage de la rue de Paris à Méry-sur-Oise, où il faisait remplacer ses trois pneus crevés. C'était le comte Guillaume de Ségur, le mari de Mme Cécile Sorel, demeurant à Paris. Il a un château à Méry-sur-Oise.

Le comte et sa voiture ont été ramenés sur les lieux avec la personne qui l'accompagnait, M. Hozanne, artiste dramatique, demeurant 80, avenue Ledru-Rollin, à Paris. Sur l'automobile, on a trouvé une plaque d'identité au nom de Jean Assollant, aviateur, demeurant 126, rue Emile Zola.

Le comte Guillaume de Ségur a déclaré qu'il avait fait une embardée par suite de la crevaison d'un pneu et qu'il n'avait pas cru avoir tué une femme. Il a été conduit à la gendarmerie de Pontoise.

La victime de cet accident est Mme Victoria Brispot, née en 1901 à Ochy (Oise), ouvrière agricole, dont on ne connaît pas le domicile exact. Elle aurait, en dernier lieu, habité Troussencourt-Saint-Sulpice (Oise).

MADAGASCAR

1934 - 1942

L'Ouest Eclair – 16 juin 1934 – Dernière heure - Page 3

EN QUELQUES LIGNES

TUNIS, — Assollant et Lefèvre sont arrivés à Tunis. Ils repartiront demain matin pour Tripoli.

L'Ouest Eclair – 18 juin 1934 – Page 2

EN QUELQUES LIGNES

TRIPOLI, — Les aviateurs Lefèvre et Assollant arrivés hier à 15h 15 sont repartis ce matin à 8 heures pour Le Caire.

L'Ouest Eclair – 25 juin 1934 – Page 2

L'AVIATEUR LEFÈVRE EN PANNE DANS LE DÉSERT

LE CAIRE, 24 juin. — L'aviateur Assollant a télégraphié d'Atbara que Lefèvre était en panne dans le désert. Assollant, annonçait qu'il partait pour le dépannage immédiat de l'avion. Il espérait être de retour à Atbara demain soir.

L'Ouest Eclair – 3 juillet 1934 – Dernière heure - Page 3

EN QUELQUES LIGNES

KISUMU, — Les aviateurs Lefèvre et Assollant sont arrivés à Kisumu.

L’Ouest Eclair – 10 août 1934 – Dernière heure - Page 3

L'AVIATEUR ASSOLLANT FAIT UN ATTERRISSAGE FORCÉ EN AFRIQUE

LONDRES, 9 août. — On mande de Beira (Est Africain) à Reuter : « L'aviateur français Jean Assollant a fait un atterrissage forcé dans une plantation de cannes à sucre sur les rives du Zambèze alors qu'il se rendait de Madagascar à Broken-Hill. L'appareil est sérieusement endommagé, mais l'aviateur est sorti indemne de l'accident.

L'Ouest Eclair – 31 octobre 1934 – Page 2

Mœnch et Catinot sont à Tananarive

TANANARIVE, 30 octobre. — Les aviateurs Moench et Catinot, dont l'appareil avait été dépanné par le mécanicien de l'aviateur Assollant, ont atterri à 13 heures à Tananarive.
Le gouverneur général de Madagascar assistait à leur arrivée.

L'Ouest Eclair – 22 avril 1935 – Page 1

MADAGASCAR-PARIS

En tentant de battre le record de vitesse l'aviateur Finat se tue en Afrique Son compagnon, De Forges, grièvement blessé

En savoir plus en ouvrant ce fichier pdf : « Maurice Finat »

L'Ouest Eclair – 22 avril 1935 – Dernière heure - Page 3

Ce que fut le dernier raid de Maurice Finat

NAÏROBI, 21 mars. - Maurice Finat et Paul de Forges s'étaient envolés, le 19 mars, de Marseille, pour tenter de battre le record France-Madagascar détenu, depuis décembre dernier, par l'équipage Genin-Robert Laurent, en 3 jours 6 heures 55 minutes.
Les deux aviateurs avaient été arrêtés dans leur tentative à Mozambique, par suite d'un accident survenu à leur réservoir d'essence. Finat et Paul de Forges étaient arrivés à Tananarive le 8 avril, après avoir effectué les réparations nécessaires facilitées par Lefèvre et Assollant qui exploitent, chaque semaine, la ligne Tananarive-Brocken-Hill.
Maurice Finat et son co-équipier tentant de battre le record Madagascar-France avaient quitté Tananarive à destination de Marseille, vendredi dernier, à 3 heures. Ils avaient atterri à Moshi samedi, d'où ils étaient repartis.

L'Ouest Eclair – 14 mars 1937 – Dernière heure - Page 3

LES GRANDS RAIDS

L'AVIATEUR ASSOLLANT VA REPRENDRE LE SERVICE DE MADAGASCAR

MARIGNANE, 13 mars. — L'aviateur Assollant et le radio Mathias, partis du Bourget à 8h 22, sont arrivés à l'aéroport à 13h 25.
Ils repartiront demain matin pour l'Afrique, où Assollant va reprendre avec son camarade Lefèvre, pour trois nouvelles années, le service aérien Afrique-Madagascar.

Mrs AMELIA EARHART SE PRÉPARE À EFFECTUER SON TOUR DE TERRE

OAKLAND (Californie), 13 mars. — L'aviatrice américaine Amelia Earhart est prête à s'envoler pour entreprendre le tour de la terre. Elle a effectué hier un dernier vol de contrôle général au-dessus de la baie de San-Francisco, avec son avion bimoteur Lockheed Electra.
Il est confirmé qu'Amelia Earhart et le navigateur radio Manning formeront équipage pour la traversée de l'Océan Pacifique, d'Oakland - San-Francisco en Australie, en faisant escale aux îles Hawaï, Howland et de la Nouvelle-Guinée.
Plusieurs bateaux croisent sur le trajet que Mrs Amelia Earhart compte suivre.

L'Ouest Eclair – 11 mai 1942 – Page 2

LA RÉSISTANCE À MADAGASCAR

L'as Assolant a disparu en combat aérien

LONDRES, 10 mai. — Selon une dépêche publiée par l'Agence Reuter, l’as Jean Assollant qui servait à Madagascar dans l'aviation avec le grade de capitaine, est porté manquant, à la suite d'un combat aérien avec les forces britanniques.
Le capitaine Assollant avait effectué, en 1929, avec Lefèvre et Lotti, le premier voyage aérien transatlantique avec charge.

L'Ouest Eclair – 15 juillet 1942 – Page 1

A la gloire de nos héros de l'Air

Un émouvant palmarès paraît à l'« Officiel »

VICHY, 15 juillet. — L'Armée de l'Air est aujourd'hui à l'honneur dans un émouvant palmarès que publie le Journal Officiel.
Après le général Augereau, commandant les forces aériennes de la deuxième armée qui, le 18 mai 1940, fit le coup de feu devant son P. C, où il fut tué d'une balle au front, nos aviateurs, qui s'illustrèrent et moururent pendant l'attaque britannique à Diego-Suarez, sont cités à l'ordre de l'armée aérienne.
Une palme est ajoutée à, la gloire de Jean Assollant, disparu le 7 mai 1942 pendant une mission de couverture au cours de laquelle il n'a pas hésité à attaquer des éléments de chasse adverses, malgré leur supériorité numérique écrasante.
Voici sa citation :
« Capitaine des forces aériennes de l'Afrique Orientale Française, prestigieux pilote formé sous les cocardes et qui a toujours su cultiver dans la gloire que lui ont valu ses prouesses du temps de paix, les belles traditions militaires d'honneur, d'abnégation et de sacrifice qu'il tenait à la fois de sa famille et de sa formation. »
Puis sont cités les noms du capitaine des forces aériennes de l'Afrique Orientale Française, François Léonetti qui :
« Abattu le 7 mai 1942, en engageant délibérément le combat contre plusieurs chasseurs adverses, a réussi, malgré ses blessures, à s'échapper de la zone de combat et à rejoindre nos lignes. »
du lieutenant Jean Rossigneux qui :
« Le 6 mai 1942(*), au cours des opérations de Diego-Suarez, privé d'avion de combat par une attaque brusquée sur le terrain occupé, a trouvé une mort glorieuse en continuant à lutter au sol contre l'ennemi qui l'avait désarmé. »
Et enfin des équipages commandés par les lieutenants Humbert, Schlienger, Harmant, de l'adjudant Dietsch et des sergents Ehret et Loriette.

(*) 5 mai 1942 en réalité

Photographies des cérémonies à la mémoire des aviateurs ASSOLLANT et ROSSIGNEUX, organisées vers la fin de l'été 1942 dans un hangar de la base d'Ivato et devant le monument « Aux Morts de l'Aviation Coloniale »

L'Ouest Eclair – 10 octobre 1942 – Page 1

Le corps de l'as J. Assollant est retrouvé près de Diego

Son avion fut abattu en flammes lors de l'agression anglaise

VICHY, 9 octobre. — Lors de l'attaque britannique sur Diego Suarez, les Français apprirent avec émotion la disparition du capitaine Assollant, glorieuse, figure de l'aviation sportive et de grands raids, directeur des services civils aériens de Madagascar, et pilote de réserve dans l'Armée de l'Air.

Un moment, on avait espéré que, descendu en vol, le capitaine Assollant avait pu, grâce à son parachute, échapper à la mort et être recueilli dans les lignes ennemies. Mais son nom ne figurant sur aucune liste de prisonniers, il fallut bientôt se rendre à l'évidence.

Jean ASSOLLANT

Une dépêche de Tananarive annonce que dans la région de Antsahampano, à 12 kilomètres au sud-ouest d'Antsirané, petit village malgache auprès duquel fut établie la base navale de Diego, ont été découverts les débris d'un avion de chasse Morane, et, dans sa carlingue le corps complètement carbonisé du pilote. Le numéro du moteur et quelques objets personnels ont permis d'identifier les restes du capitaine Jean Bernache Assollant.

© « Ouest Eclair » 1926-1942
fx-bibert 2008-2011
Pour faire des commentaires, signaler des coquilles ou des omissions :
fx@bibert.fr