L'air

Revue
Bi-Mensuelle
Organe de
l'Aviation Française

Le Rallye-Transat

L'aviation au Canada

15 Juin 1929

PRIX DU N° : 1 fr. 50

Publications G. Roche d'Estrez
5 rue de l'Isly, Paris

11e Année
N° 231

Le tournoi de l'Atlantique recommence...

Le capitaine Coudouret

DEPUIS le malheureux essai de départ de Fonck pour la traversée New-York-Paris, en 1926, chaque année, dès le printemps, des deux côtés de l'Atlantique, on se prépare à s'élancer à l'assaut de l'immense étendue.

Parmi ceux qui s'efforcent de réussir, nous citerons du côté français : Assolant, Lefèvre et leur commanditaire Lotti, Coudouret et Mailloux.

Le 29 mai, Assolant, Lefèvre et Lotti, à Old Orchard (Maine), essayèrent de prendre le départ avec leur *Oiseau Jaune*, tandis que la *Flamme Verte* des Américains Williams et Yancey devait les suivre, afin de faire la traversée ensemble jusqu'aux abords de l'Europe, les premiers visant Paris, le second Rome.

A 8 heures 45, Assolant décolla assez aisément et, après un grand tour, prit la direction de l'Océan. Déjà, l'on ne s'occupait que des suivants qui faisaient leurs derniers préparatifs, lorsque les Français, après avoir vidangé la plus grande partie de leur essence, firent demi-tour et revinrent se poser vingt minutes après leur envol.

Leur trop lourde charge les avait empêchés de prendre l'altitude suffisante pour tenter l'aventure.

Entre temps, Williams et Yancey dans leur tentative au départ s'étaient enlisés dans le sable et avaient brisé une roue.

Quant à Coudouret et au capitaine Mailloux, qui veulent réussir la traversée de l'Est à l'Ouest, ils ont quitté Orly, le 9 juin, pour se rendre à Séville qu'ils atteignirent en 7 h. 30.

Au moment de mettre sous presse, nous apprenons que les aviateurs Assolant, Lefèvre et Lotti ont pris leur vol d'Old Orchard le 13 Juin à 15 h. 8 à destination de Paris. Un message du vapeur « Wytheville » annonce que l'oiseau Jaune a survolé le navire par 41° 9 de latitude nord et 49° 40 de longitude ouest. Tout allait bien à bord. Assolant, Lefèvre et Lotti avaient donc accompli à ce moment à peu près le premier tiers du parcours.

Par contre la « Flamme verte » de Williams et Yancey s'étant endommagée au départ, ces deux aviateurs renonceront probablement à tenter le raid Amérique-Rome à bord de cet avion.

J. M.

Le capitaine Mailloux

Assolant

Lefèvre

L'air

Revue
Bi-Mensuelle
Organe de
L'Aviation Française

L'Atlantique

1er JUILLET 1929

PRIX DU N° : 1 fr. 50

Publications G. Roche d'Estrez
5 rue de l'Isly Paris

11e ANNÉE
N° 232

Le plus fort des Revues

L'air

Tirage Aéronautiques

11e ANNÉE
Nº 232 -- 1er Juillet 1929

Directeur Général Fondateur : G. ROCHE D'ESTREZ * ✠
Directeur de la Partie Vulgarisation : JACQUES MORTANE *
Directeur Technique : ANDRÉ LESAGE, Ingénieur E. S. A. *
Secrétaire Général : JACQUES DENCAUSSE * ✠

Prix du Numéro : 1 fr. 50

Les Héros de l' « Oiseau Canari » à l'Aéro-Club de France

Notre photo montre pendant la signature sur le Livre d'Or, de gauche à droite : ASSOLLANT, LEFEVRE, (derrière) M. P.-E. FLANDIN, président de l'Aéro Club, M. LAURENT-EYNAC, ministre de l'Air, LOTTI.

L'OIR

La traversée de l'Atlantique du Nord réalisée, enfin, par un équipage français

L'atterrissage d'Assolant, Lefèvre et Lotti au Bourget.

ASSOLLANT, Lefèvre et Lotti ont traversé l'Atlantique. Depuis l'année dernière, ils caressaient ce rêve. Le sort leur avait été contraire, en 1928 : partis pour une tentative, ils avaient atterri à Casablanca.

Rendus à la vie civile définitivement, après avoir été menacés de punitions, car lors de leur premier essai ils n'étaient qu'en congé, Assollant entra à la Compagnie Internationale de Navigation Aérienne comme pilote de ligne et opéra sur le tronçon Paris-Strasbourg ; Lefèvre surveilla la mise au point d'un nouveau Bernard, passa son brevet de pilote, continua ses études de navigateur, prépara minutieusement les divers itinéraires conduisant des Etats-Unis à la France. Quant à Lotti, il consacra ses loisirs à voyager en avion et à apprendre les rudiments de l'art du pilotage.

1929 allait apporter le triomphe au jeune trio.

Mais ce ne fut pas sans émotions.

M. Laurent-Eynac, très judicieusement, avait interdit tout essai de traversée de l'Atlantique, considérant qu'avec le matériel actuel, cet exploit n'ajouterait rien à ce que nous savions et constituerait en tout cas un danger qu'il n'avait pas le droit d'autoriser.

D'autant plus que, pour pouvoir décoller, les candidats devaient surcharger considérablement leur appareil. C'est pourquoi, pas plus à l'équipage Assollant, Lefèvre, Lotti, qu'à l'équipage Coudouret-Maillou, le service technique ne consentit à donner le certificat de navigabilité de leur avion.

L'expérience a prouvé que la provision d'essence était insuffisante à l'*Oiseau-Jaune* pour atteindre Paris. Il est vrai que le poids supplémentaire du passager clandestin Schreiber provoqua une dépense de combustible inattendue.

Nous sommes heureux, très heureux, parce qu'enfin un équipage français a pris place sur un palmarès sur lequel ne figuraient jusqu'ici que des Australiens, des Américains, des Allemands et un Irlandais.

Assollant, Lefèvre et Lotti ont montré que l'héroïsme et le matériel français étaient toujours capables d'accomplir les plus fameux exploits. Restons-en là en attendant des machines spécialement préparées pour les longs vols maritimes.

Ecoutons les conseils donnés récemment par Lindbergh lui-même que l'on peut considérer, j'imagine, comme compétent en la matière :

« Bien que le vol transocéanique soit encore à ses premières phases, nous pouvons déjà diviser les tentatives faites en deux grandes catégories : celles des pilotes qui survolent l'Océan pour satisfaire leur ambition et celle des pilotes qui essaient de nouveaux appareils et désirent faire progresser l'aviation, facilitant les transports aériens au-dessus des mers.

« Entreprendre un vol transocéanique sans un but précis est du sport pur. Le pilote qui vole seul, ou avec ses compagnons, sur un appareil à moteur unique, court un risque considérable.

S'il échoue, s'il y laisse sa vie, il peut trouver quelques sympathies, quelques regrets. Mais l'échec de l'entreprise porte un tort considérable à l'aviation. Si le succès sourit, il s'agira seulement d'une prouesse heureuse...

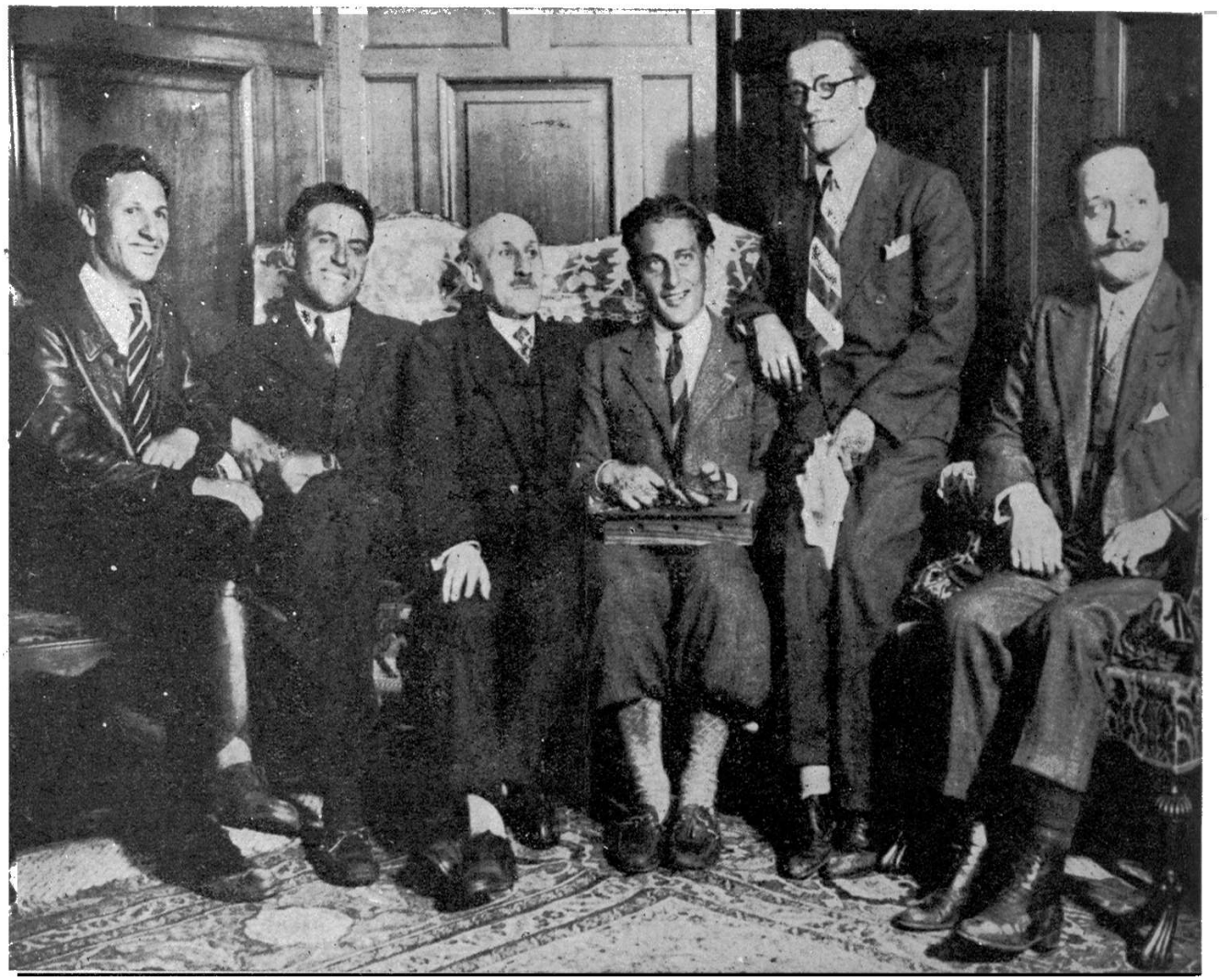
«... Tous les appareils tri-moteurs ont traversé l'Océan. Les hydravions qui ont fait la tentative sans y réussir, ont pu rester à flot pendant un certain temps et les équipages ont été sauvés. Mais 50 % des appareils à moteur unique qui ont entrepris le raid ont disparu.

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

« 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 pouvant continuer à voler, même avec deux moteurs hors service. Mais il faut toujours se prémunir, en cas d'arrêt, et disposer, dans ce cas, d'une coque capable de flotter longuement et même de naviguer s'il est nécessaire... »

Lindbergh parle selon la raison. Il a prouvé la possibilité de la liaison aérienne entre New-York et Paris, comme Blériot pour la Manche, Garros pour la Méditerranée, mais il sait bien que, de même que ces héros, le matériel ne répondait pas aux exigences de semblables envolées. Il a tracé la route ; que la fonction crée maintenant l'organe, mais il est inutile que d'autres — même sur le trajet Paris-New-York qui reste à couvrir — tentent des imprudences pouvant être fatales tant que le

***



De gauche à droite : Schreiber, Lefèvre, le colonel Assollant, Assollant, Lotti et son père.

matériel spécial réclamé par Lindbergh n'a pas encore été créé. On y travaille dans tous les pays : attendons !

Ces considérations ne font que prouver davantage l'audace héroïque de l'équipage Assollant, Lefèvre, Lotti. Malgré le souci de la vérité historique, je n'ose pas ajouter à ce trois noms, celui de l'Américain Schreiber,

Sa présence à bord pouvait causer une tragédie soit au départ, soit en plein Océan. Le sort voulut que l'Atlantique pût être franchi. Mais ce poids supplémentaire empêcha l'équipage d'atteindre Paris.

C'est le 13 juin que, d'Old Orchard, l'*Oiseau-Jaune*, monoplan Bernard, Hispano-Suiza 600 ch., muni de magnétos Scintilla, d'une hélice métallique Levasseur et équipé de pneus Dunlop, prenait son essor. Après avoir roulé pendant près de trois kilomètres sur le sable de la plage, l'avion s'envola à 15 h. 8 (heure de Paris) avec 3.070 litres d'essence. En ordre de marche, il pesait 5.800 kilos, avec une charge de 134 kilos au mètre carré.

Les Américains Williams et Yancey, qui voulaient voler d'Old Orchard à Rome, brisèrent leur avion en roulant.

L'*Oiseau-Jaune* partit donc seul. Au bout d'une heure, il était à 300 mètres d'altitude. D'après l'itinéraire que s'était tracé Lefèvre, le vol devait se poursuivre pendant les dix premières heures jusqu'au 41e parallèle. Puis, passant au nord des Açores, il devait piquer vers Saint-Nazaire.

Les conditions atmosphériques empêchèrent de suivre ce programme complètement. La tempête fit rage à un moment, l'avion tombant de 2.000 à 500 mètres dans des trous d'air. Le brouillard et les nuages furent tels que l'équipage n'aperçut l'Océan que trois fois. Le pilotage fut pénible ; Assollant tint le manche pendant 24 heures sur 29, le passant à Lefèvre de temps en temps pour se délasser les nerfs.

A midi, le 14 juin, l'*Oiseau-Jaune* se trouvait à 1.100 kilomètres de la côte espagnole. Par suite de la trop grande consommation d'essence, l'équipage se dirigea droit à la terre. A 18 h. 30, il l'apercevait, non sans un soupir de soulagement. A 20 heures 30, après de longues recherches, ne sachant pas où il se trouvait, Assollant décidait de se poser avant la nuit : il atterrissait à Comillas, à 40 kilomètres de Santander. Il restait encore 300 litres d'essence dans les réservoirs.

Les 5.000 kilomètres environ de la traversée avaient été couverts en 29 heures.

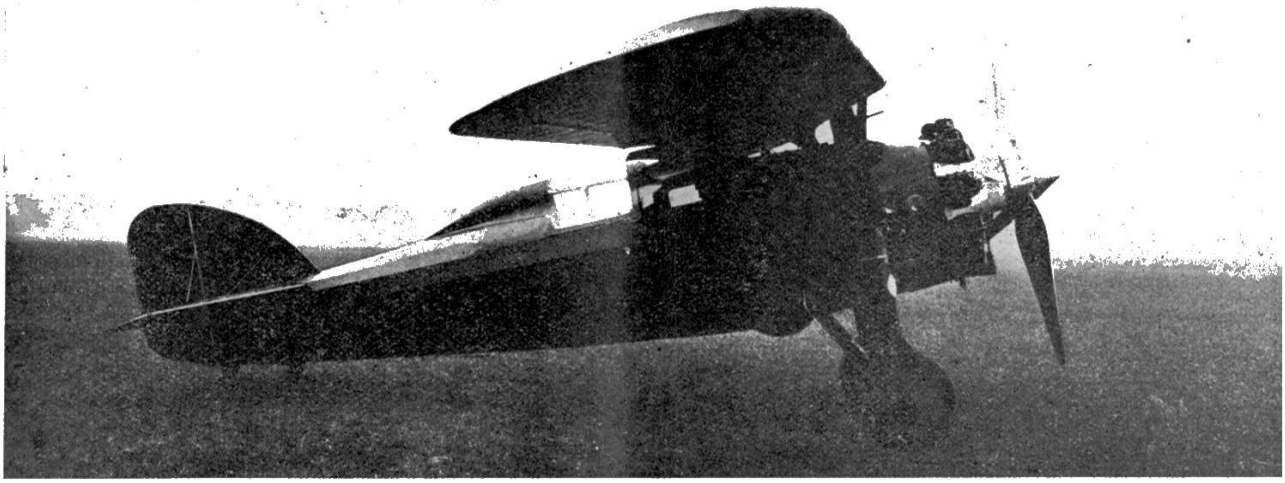
La foule qui attendait les héros au Bourget pour les acclamer fut déçue. Elle revint le lendemain, mais le ravitaillement, une légère réparation, empêchèrent les aviateurs de repartir. C'est seulement le 16 juin, à 6 h. 45, qu'ils reprirent leur vol : la plage de Comillas étant exigue, ils n'avaient pris que l'essence suffisante pour aller jusqu'à Cazaux.

Là encore, leur voyageur supplémentaire allait leur causer des ennuis : le moteur but tout le combustible, si bien qu'un atterrissage imprévu dut être fait à 8 h. 35, près de la plage de Mimizan, à 40 kilomètres seulement de Cazaux.

Plusieurs heures furent perdues dans l'attente de l'essence d'une part, et dans celle de la fin de la marée d'autre part. A 16 h. 51, l'*Oiseau-Jaune* repartait, allait compléter sa provision à Cazaux, où il arrivait à 17 h. 05 et qu'il quittait à 17 h. 50 pour atterrir à 20 h. 44 au Bourget où c'était alors l'apothéose enthousiaste de la part des fidèles qui attendaient depuis deux jours l'arrivée des héros.

Réceptions et visites se succédaient et les trois héros apprenaient de M. Laurent-Eynac, puis de M. Raymond Poincaré, l'heureuse nouvelle d'une prochaine nomination dans l'ordre de la Légion d'Honneur.

La quinzaine aéronautique



L'avion Morane-Saulnier 130 (moteur Salmson 230 CV) qui, piloté par Detroyat, a obtenu à ce jour la meilleure moyenne horaire (190 km. 200) pour la Coupe Michelin 1929.

13 *Juin.* — Les aviateurs Assollant, Lefèvre et Lotti s'envolent d'Old Orchard, à 10 heures 10 à bord de leur Bernard-Hispano pour tenter la traversée de l'Atlantique.

14 *Juin.* — Assollant, Lefèvre et Lotti, ayant réussi à franchir l'Atlantique d'un seul bond se posent à Comillas (Espagne), à 21 h. 30. Un passager clandestin se trouve à bord de l'*avion Canari*.

15 *Juin.* — Les aviateurs Arrachart et Rignot s'envolent de Rangoon à bord de leur Bréguet-Renault à destination de Bangkok.

— La première journée des Fêtes aériennes de Reims, organisée par M. Henry Faillant, président de l'Association des Professionnels Navigants de l'Aviation, se déroule avec succès.

16 *Juin.* — Une foule énorme assiste à la deuxième journée des Fêtes aériennes de Reims.

— Assollant, Lefèvre et Lotti s'envolent de Comillas à 6 h. 30 et atterrissent à Mimizan d'où ils décollent à 16 h. 45 pour Cazaux. A 17 h. 5, les aviateurs se posent sur l'aérodrome de Cazaux. A 17 h. 56, Assollant, Lefèvre et Lotti reprennent leur vol en direction du Bourget où ils se posent à 20 h. 45. M. Laurent-Eynac, ministre de l'Air félicite chaudement les aviateurs qui sont portés en triomphe par la foule enthousiasmée.

17 *Juin.* — Un avion postal anglais tombe dans la Manche. Sept tués, six blessés.

— A 17 heures, réception par l'Aéro Club de France des aviateurs Assollant, Lefèvre et Lotti.

18 *Juin.* — La croisière des 35 hydravions italiens en Méditerranée orientale se termine à 9 h. 45 à Tarente.

— Assollant, Lefèvre et Lotti, rendent visite à 16 heures à Mme Nungesser, mère du célèbre aviateur qui le premier, en compagnie de Coli, tenta de joindre l'Amérique par l'Atlantique Nord. Dans la matinée, les aviateurs s'étaient rendus au ministère de l'Air, où M. Laurent-Eynac les avait convoqués.

— Les aviateurs Lionel de Marmier et Favreau s'envolent à 5 h. 20 du Bourget à bord de leur Potez 34, à moteur Hispano 600 CV pour tenter de ramener en France le record de distance en circuit fermé. Les circuits choisis par leur vol sont : Le Bourget-Cap Griz-Nez et retour (443 km. 250) pour le jour et le Bourget-Tour de Vauciennes (104 km. 900) pour la nuit.

— Michel Détroyat s'envole à 4 h. 33 du Bourget à bord de son Morane 130, Salmson 230 CV pour tenter la Coupe Michelin. A 19 h. 58 Detroyat atterrit après avoir couvert les 3.788 km. de cette randonnée à la vitesse moyenne horaire de 183 km.

19 *Juin.* — Les aviateurs Arrachart et Rignot atterrissent à Bien-Hoa, près Saïgon.

21 *Juin.* — L'aviatrice française Maryse Bastié atterrit au Bourget à 5 h. 37 à bord de son Caudron-Salmson 40 CV après avoir tenu l'air pendant 24 h. 24'. Maryse Bastié bat donc de loin le record féminin pour la France de durée établi par l'aviatrice Léna Bernstein avec 13 heures.

— Le commandant espagnol Franco, accompagné de Gallarza, Ruiz de Alda et du mécanicien Pérez, s'envolent à 16 h. 45 de Los Alcazares, près Carthagène pour effectuer un circuit de l'Atlantique Nord. La première étape prévue est les Açores.

23 *Juin.* — Sans nouvelles du commandant Franco et de ses compagnons, des recherches sont immédiatement entreprises pour tenter de retrouver le *Numancia* dans les parages des Açores.

24 *Juin.* — Assollant, Lefèvre et Lotti sont fêtés par la Ligue Aéronautique de France et par les Vieilles Tiges.

— Les recherches effectuées pour retrouver l'hydravion espagnol *Numancia* demeurent infructueuses.

— L'aviatrice Maryse Hiltz qui a entrepris un voyage d'études à bord de son avion Morane décolle du Bourget à 10 h. 13. Arrivée à Croydon avant 13 heures, l'aviatrice revient au Bourget, après avoir effectué en 5 h. 45 le vol Paris-Londres-Paris.

25 *Juin.* — On est toujours sans nouvelles de l'aviateur Franco ainsi que de ses compagnons.

— Le tri-moteur *Southern-Cross* de l'Australien Kingsford Smith s'envole à 4 h. 24 pour effectuer le vol Sydney-Derby (Australie). Kingsford Smith est accompagné des aviateurs Ulm, Litchfield et Williams.

— L'aviatrice Maryse Hiltz qui avait quitté le Bourget pour Amsterdam, atterrit à Hasselt, près Bruxelles, par suite du mauvais temps.

27 *Juin.* — A 5 h. 14' 18", Challe décolle du Bourget à bord de son Spad 61 à moteur Lorraine 230 CV, tandis que Detroyat prend l'air à 5 h. 45' 9" sur son Morane-Saulnier 130, moteur Salmson 230 CV. Ces deux aviateurs qui se livrent une lutte serrée pour la Coupe Michelin atterrissent le soir au Bourget, Detroyat à 20 h. 22' 46" et Challe à 20 h. 28' 19". La moyenne horaire de Detroyat a été de 190 km. 200 et celle de Challe de 182 km. 250.