

50^{ème} ANNIVERSAIRE
de la TRAVERSÉE DE L'ATLANTIQUE NORD par
ASSOLLANT, LEFÈVRE ET LOTTI
14 juin 1979

Pégase n°14

Il a fallu l'acharnement d'un Armand Lotti pour mener à bien - envers et contre tous - ou presque - cette remarquable traversée de l'Atlantique Nord en 1929 alors que notre pays semblait renoncer, tout au moins officiellement, à ce qui paraissait pour beaucoup une folle entreprise ! Nombreux avaient échoué certes, et pourtant Lindbergh avait réussi ; Chamberlain et Levine avaient réussi. Pourquoi pas nous ?

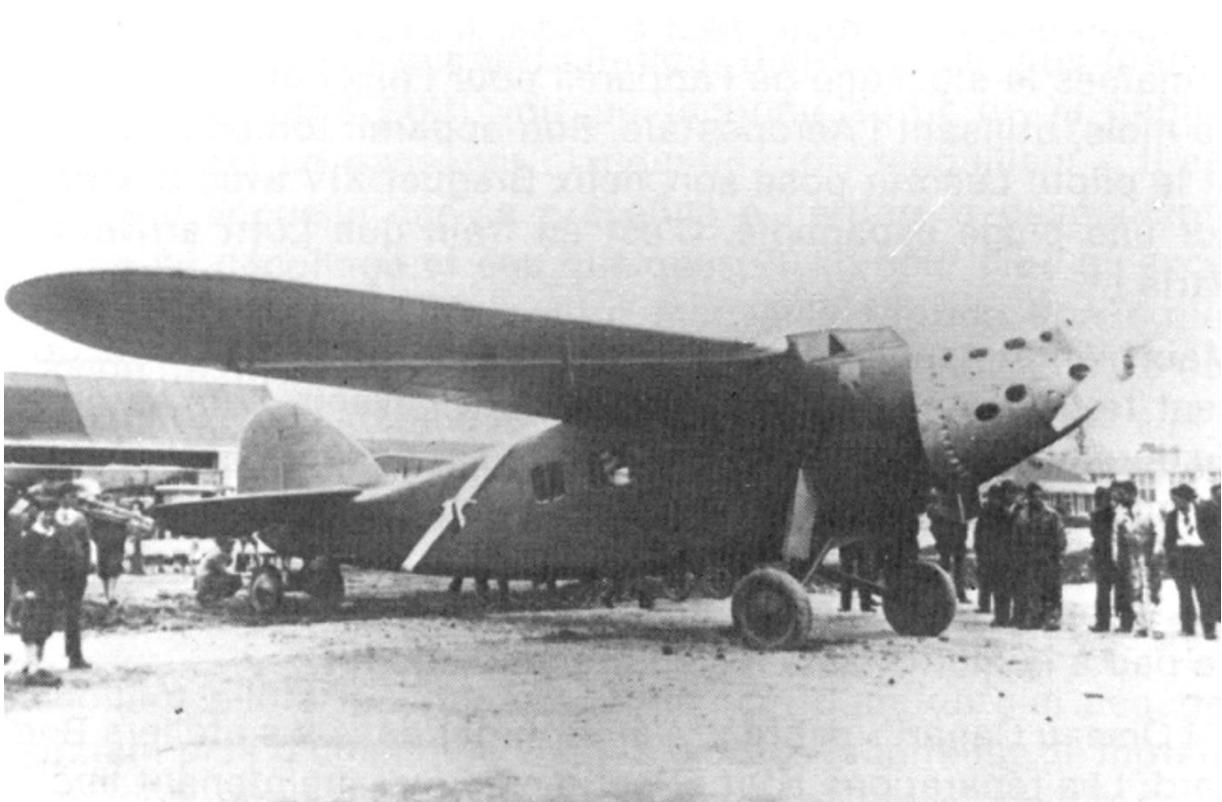
Armand Lotti en 1927 n'est pas un aviateur mais il prend vite conscience de sa vocation devant laquelle plus rien ne compte, et plus rien ne l'arrêtera. Malgré le problème de sa vue, il a perdu un œil à la chasse, et contre la volonté de sa famille, son père, propriétaire d'un hôtel à Paris, voudrait conserver son fils près de lui, il réussit à se faire admettre à l'Ecole de Pilotage de Bue et à passer son brevet. Sa rencontre avec Le Brix qui vient de traverser l'Atlantique Sud avec Costes est déterminante. Il vise haut - tout de suite - l'Atlantique Nord !

C'est bientôt la recherche d'un avion capable de voler sans escale ; son choix s'arrête assez vite sur le Bernard 191. Lotti a des moyens financiers, mais pas inépuisables et il risque le tout pour le tout. Il achète l'avion pour 300 000 francs auxquels s'ajoute une traite payable à un an en cas de succès.

Le Brix qu'il avait pressenti pour être son chef de bord se récusé. Il n'y croyait guère, semble-t-il, et s'est fait engager chez Couzinet qui doit sortir un nouvel appareil transatlantique. Déçu Lotti doit chercher ailleurs. Il rencontre Jean Assollant Sergent-Chef au 34 e Régiment d'Aviation du Bourget, unité d'élite, qui est à l'origine de bien des raids et des records. C'est un excellent pilote qui a déjà fait parler de lui. Né en 1905 il s'est engagé dans l'Armée de l'Air à 19 ans, il en a maintenant 23. Il a participé à la Campagne de Rif et réussi un tour de France aérien avec le Sergent Lefèvre comme navigateur. C'est René Lefèvre qu'il propose à Lotti comme troisième homme. Il connaît bien les problèmes de la météo et sait aussi tenir un manche à balai.

Il a 25 ans. Voilà notre équipage constitué. Les deux militaires obtiennent un congé sans solde. L'avion sort d'usine en cet été 1928. Il est baptisé le « Canari » en raison de sa belle peinture d'un jaune éclatant. Il faut le prendre en mains.

Le Bernard 191 est un monoplane de 17m 30 d'envergure pour une surface alaire de 42m 90, sa longueur est de 12m 80. Le moteur est le 600 CH Hispano le plus puissant de l'époque et le plus robuste. Il fait tourner une hélice bipale à 2 000 tours/minute. Ce n'est pas un avion construit spécialement pour les raids mais un commercial à 8 places dont l'intérieur de la cabine sera modifié pour l'adjonction de réservoirs supplémentaires. On y installe deux tanks de 1 000 litres et deux de 800, les réservoirs d'ailes normaux ne contiennent que 440 litres. On utilise un mélange benzol-essence. Le réservoir d'huile a une capacité de 250 litres.



Le Bernard « Oiseau Canari ».

Le 3 septembre les aventures commencent, ils prennent un premier départ au Bourget mais un incident technique stupide les oblige à se reposer immédiatement ; le mécanicien de piste en quittant l'avion a probablement fermé par mégarde le robinet

de la nourrice d'essence ! On décide de repartir le lendemain. Mais le 4 septembre le temps s'est aggravé et il apparaît que la météo ne permettra pas la traversée d'Est en Ouest avant longtemps, peut-être pas avant la saison prochaine. L'itinéraire par les Açores est rapidement écarté et la solution de rechange paraît s'imposer : quitter Paris pour le continent américain, par l'itinéraire plus facile, Casablanca, Saint-Louis du Sénégal. De là traverser l'Atlantique Sud, remonter les côtes américaines jusqu'à New York et ensuite traverser l'Atlantique Nord d'Ouest en Est. Le départ a lieu le lendemain 5 septembre. Le voyage sur Casablanca se passe bien. Le 6, décollage pour Saint-Louis. Jusqu'à Mogador pas de problème, mais bientôt le moteur chauffe exagérément. Il faut faire demi-tour et regagner Casablanca. Atterrissage sans encombre. Tout va bien, mais ils attendent le soir et la baisse de température ambiante pour repartir ; vers 10 heures deuxième départ. C'est alors qu'en roulant au sol un craquement sinistre se fait entendre. Une roue est tombée dans une tranchée non balisée. Le train d'atterrissage est intact mais une poutre maîtresse est fissurée et il ne peut être question de poursuivre le voyage ainsi. L'accident est malheureusement irréparable par les moyens de la base. Il faut ramener l'avion à Paris. C'est l'échec !

Assollant et Lefèvre sont rappelés à leur unité, sans délai, par ordre du Ministre de l'Air. Ils rejoignent le Bourget dès le 9 septembre. Lotti reste seul à Casa. Il organise en quelques semaines le stockage de l'appareil pour l'hiver et rentre en fin de mois, utilisant l'Aéropostale. Son appareil tombe en panne et le pilote Lecœur pose son vieux Breguet XIV avec dextérité sur une plage espagnole. C'est en train que Lotti arrivera à Paris !

Mais bientôt Assollant et Lefèvre quittent l'armée de l'Air et doivent trouver à s'employer en attendant l'avenir. Lefèvre entre au bureau d'Etudes des Avions Bernard et Assollant est engagé comme pilote à la C.I.D.N.A. C'est sur la ligne que, pilotant une « Berline-Spad », un vilain matin de février 1929 il sera pris dans une tempête de neige et s'écrasera près de Reims, échappant de peu à la mort ! Mais il s'en tire sain et sauf.

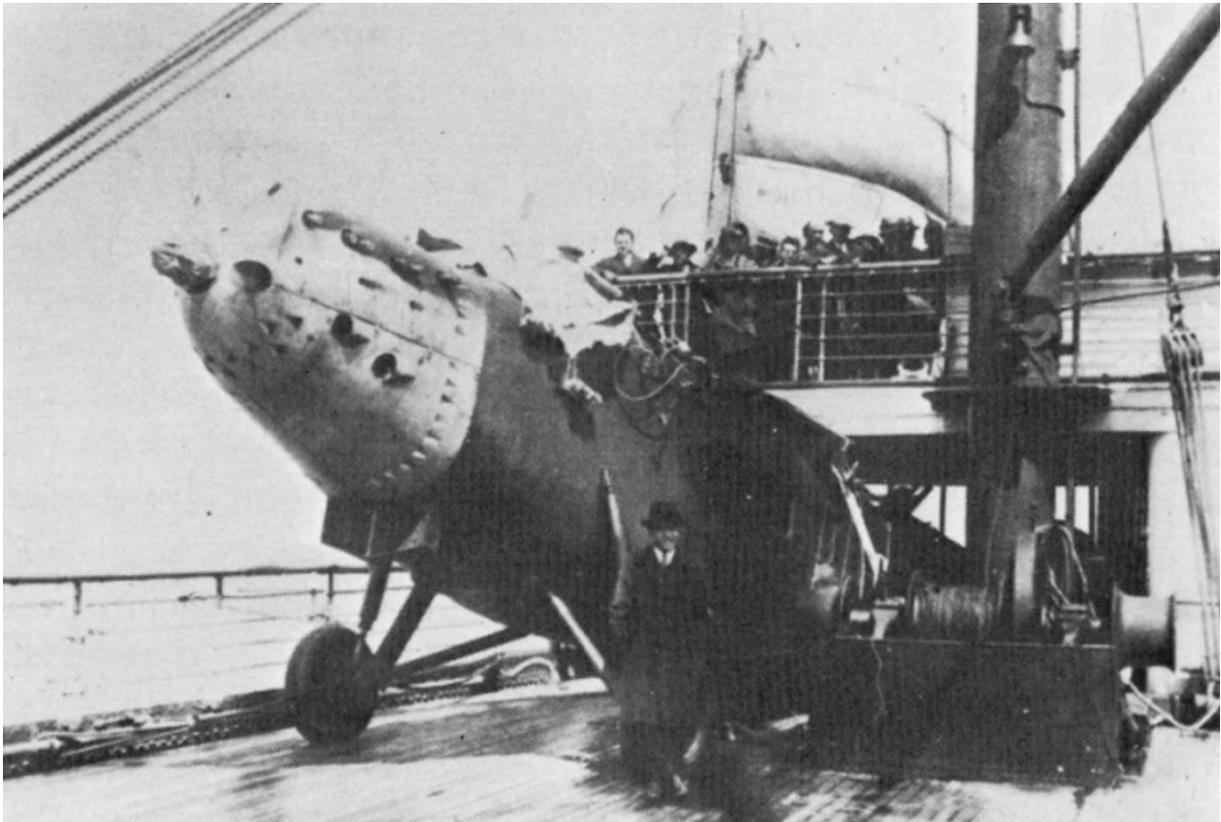


Lotti, Assollant et Lefèvre devant l'« Oiseau Canari ».

L'« Oiseau Canari » est rentré au Bourget dans les ateliers Bernard. Les réparations sont effectuées. C'est maintenant l'horizon aéronautique qui ne s'améliore pas - bien au contraire - Les accidents s'accumulent. En 1927 quatre équipages ont disparu dans l'Atlantique, un seul a été recueilli en mer. En 1928, on note onze tentatives d'Ouest en Est, onze échecs. Des tués, toujours des tués. Et pour quoi finalement ? L'opinion devient grondeuse, la presse se déchaîne. Le Gouvernement est interpellé sur les questions aériennes. Le Ministre de l'Air, Monsieur Laurent-Eynac prend alors une mesure draconienne. Il interdit tous les grands raids. Notre « trio » animé par Armand Lotti ne perd pas confiance. Il n'est plus question naturellement de traverser l'Atlantique au départ de France ni même d'utiliser l'itinéraire Sud...

Il n'y a plus qu'une seule solution, prendre le départ des Etats-Unis vers l'Europe et pour ce faire embarquer l'avion sur quelque navire à destination de New York. Lotti commence les démarches et trouve un appui solide auprès de Monsieur Lacoste

Président de la société Hispano-Suiza qui lui offre un moteur neuf et un mécanicien, Raoul Leroy, pour le mettre au point - frais et voyages payés -. Reste le problème d'argent. Après bien du mal cela semble s'arranger. Bien à contre-cœur les parents d'Armand Lotti lui font cadeau de 100 000 francs ! A défaut des Compagnies de Navigation Françaises qui se récusent l'une après l'autre, le transport de l'avion sera assuré à partir de Southampton en Angleterre vers les U.S.A. Pour se rendre en Angleterre par voie des airs il faut ruser pour éviter de donner l'alerte. En prétextant un vol d'entretien l'avion décolle du Bourget et se pose de l'autre côté de la Manche où il est démonté et chargé sur le « Leviathan » de la United States Line avec Lefevre à bord. Assollant et Lotti rejoignent plus tard.



« Oiseau Canari » gagne les U.S.A. par voie maritime. 8

L'appareil est maintenant remonté. Il est parfaitement en état. Les essais en vol ont lieu avec succès au printemps 1929.

C'est finalement la plage d'Old-Orchard petite station balnéaire qui sera choisie pour le grand départ. Elle est longue de deux kilomètres, ne présente pas d'obstacles sérieux, le sol est

suffisamment ferme ; seules quelques flaques d'eau peuvent freiner l'avion au départ. C'est à cette époque que Lotti rencontre Chamberlain, qui a traversé en 1927. C'est une heureuse occasion d'obtenir grâce à lui un appareil « Pioneer » de pilotage sans visibilité, comportant un horizon artificiel gyroscopique.

La précision du système permet un pilotage plus facile sans grande fatigue. Assollant et Lefevre en font l'essai et s'en déclarent très satisfaits...

Assollant et Lefevre convoient le « Canari » sur la plage et Lotti reste à New York pour surveiller de près la météo au Weather Bureau. Les conditions devraient être favorables à partir du 20 mai et le départ peut être fixé à cette date.



On fait les pleins à Old-Orchard avant le décollage.



Sur la plage d'Old-Orchard avant le décollage.

Le 20, la mer est basse à 7 h du matin le sable sera humide et dur, donc parfait pour le décollage d'un avion chargé. Le décollage a effectivement lieu le 20 à 9 heures du matin.

L'avion roule et prend de la vitesse malgré sa charge énorme, il quitte le sol et s'engage au-dessus de la mer. La terre commence à s'éloigner ; mais soudain un raté ! oui un raté du moteur suivi de plusieurs autres... Déjà Assollant vire vers la terre, il a réduit le moteur. Il faut vidanger l'essence. Lotti tire les deux leviers du « vide-vite » et le carburant s'écoule en panache derrière l'avion. Bientôt c'est à nouveau la plage d'Old-Orchard et un atterrissage un peu chaotique mais qui finit bien. Que s'est-il passé ? Le mécanicien Leroy arrive aussitôt. Auto-allumage - demande-t-il ? Oui, lui répond Assolant. En fait l'ennui est dû à l'essence américaine qui, différente de l'essence française avec 20 % seulement de benzol, provoqua réchauffement constaté. Ne pouvant augmenter le volume d'eau de refroidissement ni la surface du radiateur il faut donc modifier la composition du carburant et augmenter la teneur en benzol. Ce sont les

conclusions auxquelles aboutissent Leroy et les experts de la firme Wright-Motors. Cet échec n'a pas de conséquence sur le plan américain, qui en comprennent les causes ; mais en France il a un effet déplorable. On a claironné la défaite et une note à l'Ambassadeur de France à Washington lui prescrit de faire interdire le vol. L'Attaché de l'Air français, le Commandant Thenault a réussi à tourner la difficulté et demandé pour le « Canari » une immatriculation américaine. L'avion échappe ainsi aux autorités françaises.

Cependant la pression des événements fait sentir aux trois aviateurs qu'il faut conclure. Ils ne peuvent tenir beaucoup plus longtemps moralement vis-à-vis de l'opinion française et de l'opinion américaine. Et surtout financièrement la situation est grave. Sans l'appui d'amis américains qui règlent les factures d'hôtel et un peu d'argent emprunté à Leroy il faudrait purement et simplement abandonner. Mais il faut attendre encore une météo favorable. A cela vient s'ajouter la présence sur le même terrain de deux aviateurs américains Lewis Yancey et Williams et de leur avion un Bellanca avec lequel ils veulent tenter un vol direct sur Berlin. C'est une compétition qui incite à un départ rapide. Le 12 juin à midi les pleins sont faits, 3 875 litres de carburant avec une proportion de benzol adéquate. On procède aux dernières vérifications.

C'est le soir et la veillée d'armes. Nos trois compagnons dînent ensemble avec la jeune épouse de Jean Assollant. En effet, le pilote vient de se marier et a donné ainsi une conclusion rapide à ce qui risquait de n'être qu'une aventure très passagère. C'est une jolie blonde ; elle a la larme à l'œil. On l'aurait à moins. Son bonheur risque d'être de courte durée.

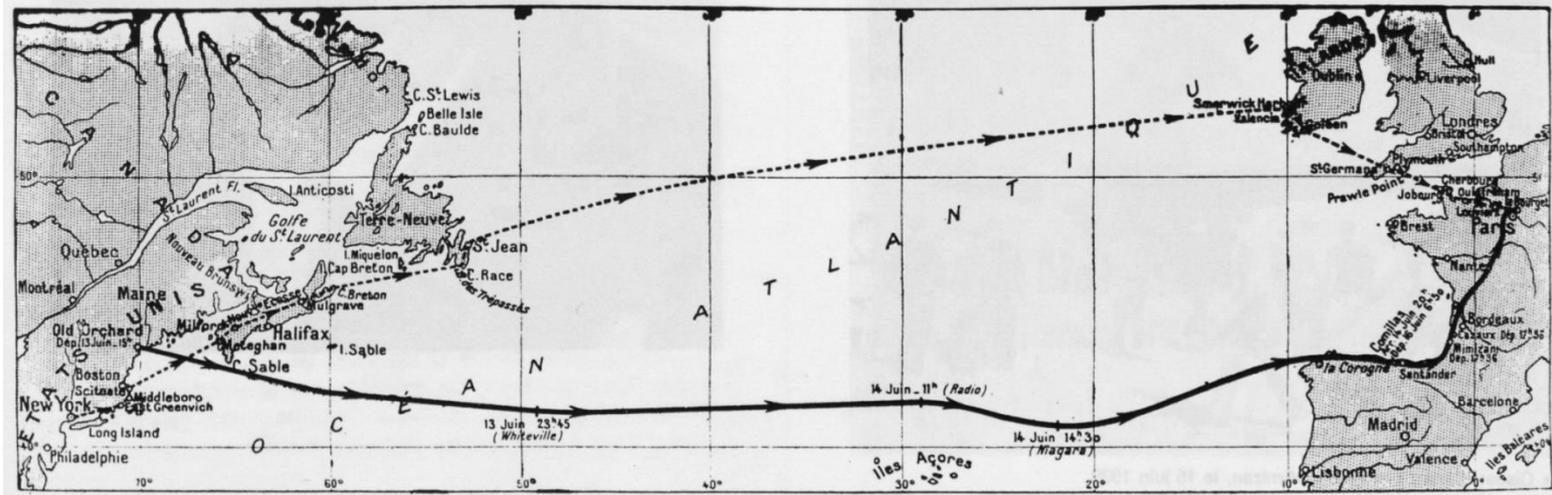
Le lendemain 13 juin, après un « Breakfast » copieux, l'équipe s'installe à bord. Assollant et Lefevre occupent les sièges avant. Lotti dans la cabine reste à proximité de la commande du vide-vite qui permet de vidanger les réservoirs en cas de besoin. Il y a là la presse et les actualités cinématographiques. L'avion est en position de départ, le moteur tourne, l'avion s'ébranle, il est freiné par une flaque d'eau, mais gagne de la vitesse, il roule très longtemps, queue basse et finalement décolle « in extremis », il est 10h 8 locale, 15h 08 GMT. L'appareil semble mal centré et ne prend guère d'altitude. Bientôt à sa plus grande surprise, Armand Lotti voit un inconnu sortir de la cabine arrière. C'est un passager clandestin, un « resquilleur ». Il est

bien mal accueilli car sa présence à l'arrière a déséquilibré l'avion au décollage et ces quelques 70 kg sont plus qu'excédentaires ! Il faut faire contre mauvaise fortune bon cœur. L'avion maintenant vole bien et a pris de l'altitude. C'est l'essentiel. Lotti installe le jeune Schreiber tant bien que mal à ses côtés et lui fait signer une déclaration l'engageant expressément, en cas de succès de ne faire aucune communication à la presse ou à quiconque. Pour le reste il s'efforcera de ne gêner personne à bord.

Assollant pilote maintenant calmement dans un ciel dégagé. Pendant plus d'une heure c'est la montée laborieuse, le moteur Hispano tourne au régime maximum. Lefèvre s'occupe de la navigation et ne remplacera Assollant que quelques heures aux commandes. Lotti est à la radio ; il a disposé à l'extérieur sa génératrice escamotable qui assure le courant nécessaire à l'équipement. Il lance des messages, mais n'obtient pas de réponse. Deux heures après le départ des nuages bas s'accumulent, l'appareil vole maintenant au-dessus à quelques 1 300 mètres. Au premier tronçon du parcours, l'estime de Lefèvre s'avère juste. A 19h 30 GMT temps local une sérieuse alerte, le moteur tousse, les ratés se succèdent et le moteur s'arrête, l'hélice ne tournant que par la vitesse du vent. Assollant pique pour garder sa vitesse. On change de réservoir et le moteur repart enfin. Que s'est-il passé ? La nourrice de six-cents litres est à sec. La consommation d'essence donc très largement excessive.

La journée continue ainsi et la nuit s'avance. Les appels radio sont toujours sans écho. A 1 heure GMT l'équipage décide de continuer vers les Açores, seule cette route paraît possible. Tant pis si l'on ne peut atteindre Paris, qui paraît maintenant hors de portée. Assollant est maintenant en complet P.S.V. Des averses fouettent l'avion et la zone orageuse ne peut être contournée. L'appareil est violemment secoué, le pilote en perd le contrôle pendant quelques instants et le regagne vite mais on a perdu de l'altitude, plusieurs centaines de mètres... Et la radio malgré les appels reste toujours muette ! Le temps semble s'améliorer, mais pas pour longtemps c'est bientôt à nouveau les nuages. Enfin Lefevre réussit à faire le point. On est très en retard sur l'horaire prévue... La vitesse n'a été que de 189 km/h.

Itinéraire de l'Oiseau-Canari de New York au Bourget.
 En pointillé, le chemin suivi par Lindbergh pour sa traversée de l'Atlantique.

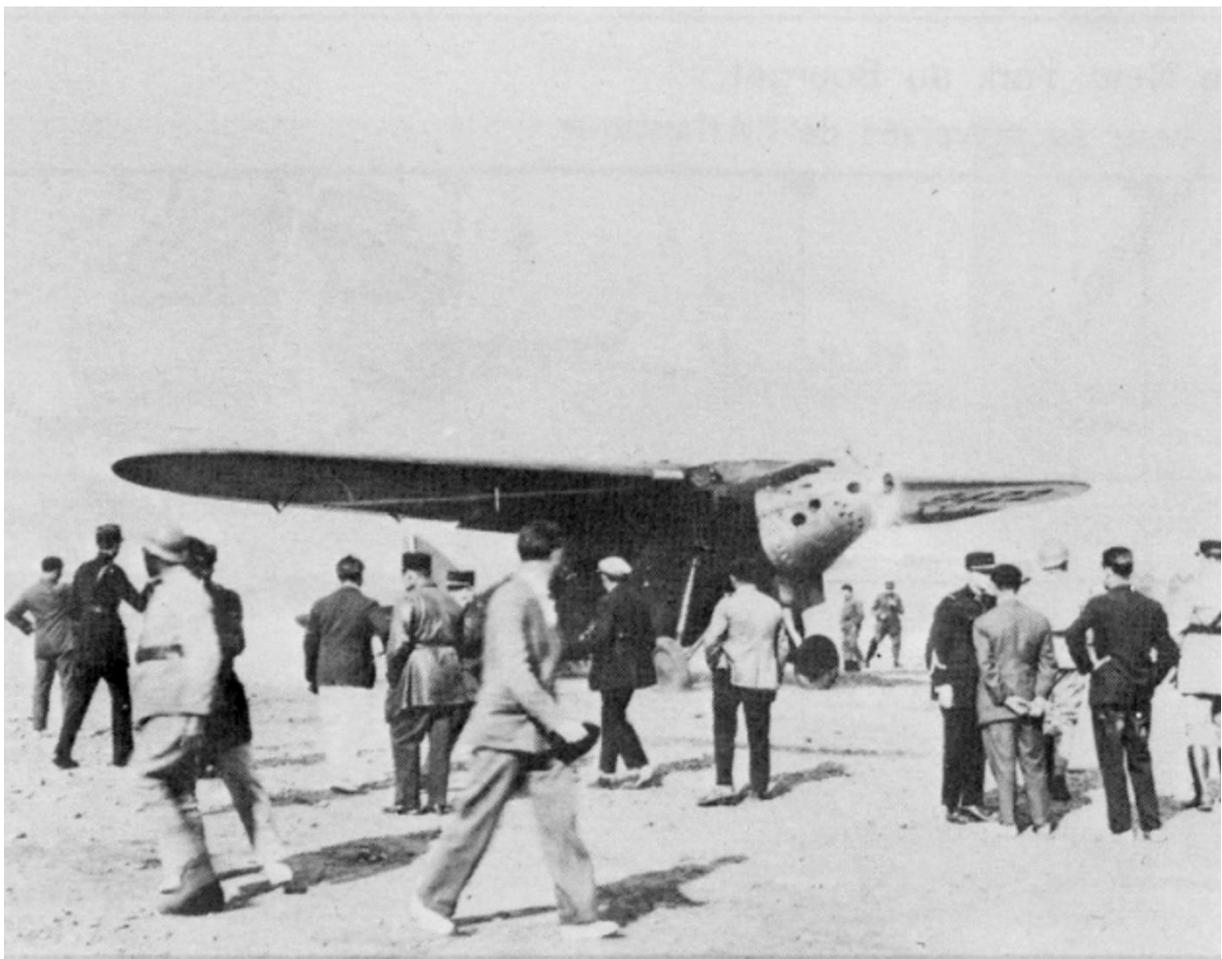


« Oiseau Canari » à Comillas (Espagne) nuit du 14-6-39. La population du village et les carabinieri sont à l'arrivée.

Lotti appelle les Açores et finalement il obtient une réponse. Les calculs démontrent maintenant un retard de trois heures environ et une importante dérive vers le Nord. L'avion a réussi à passer sous les nuages mais l'altitude n'est plus que de 450 mètres. Il faut attendre 13h GMT pour trouver enfin le beau

temps. Tout va bien, le pilotage est devenu facile. Lotti en profite pour prendre le manche à balai pendant une heure et demie.

A 17h 15 GMT, on aperçoit la terre. Ça y est l'Atlantique est traversé ! Il y a vingt-six heures et quarante minutes que le Canari a pris l'air. On approche du Cap Finistère. On décide, puisqu'on craint de ne- pouvoir atteindre la France de longer la Côte Espagnole à la recherche d'un terrain où se poser. Peut-être Santander ? Mais le soleil se couche et il faut se poser sur la plage. L'atterrissage est assez acrobatique mais Assollant de main de maître l'exécute ; l'avion roule et bientôt s'immobilise. L'Océan Atlantique Nord a été traversé sans escale pour la première fois par des Français ! La fin du voyage les mènera jusqu'à Mimizan, puis à Cazaux et enfin au Bourget où ils recevront un accueil triomphal.

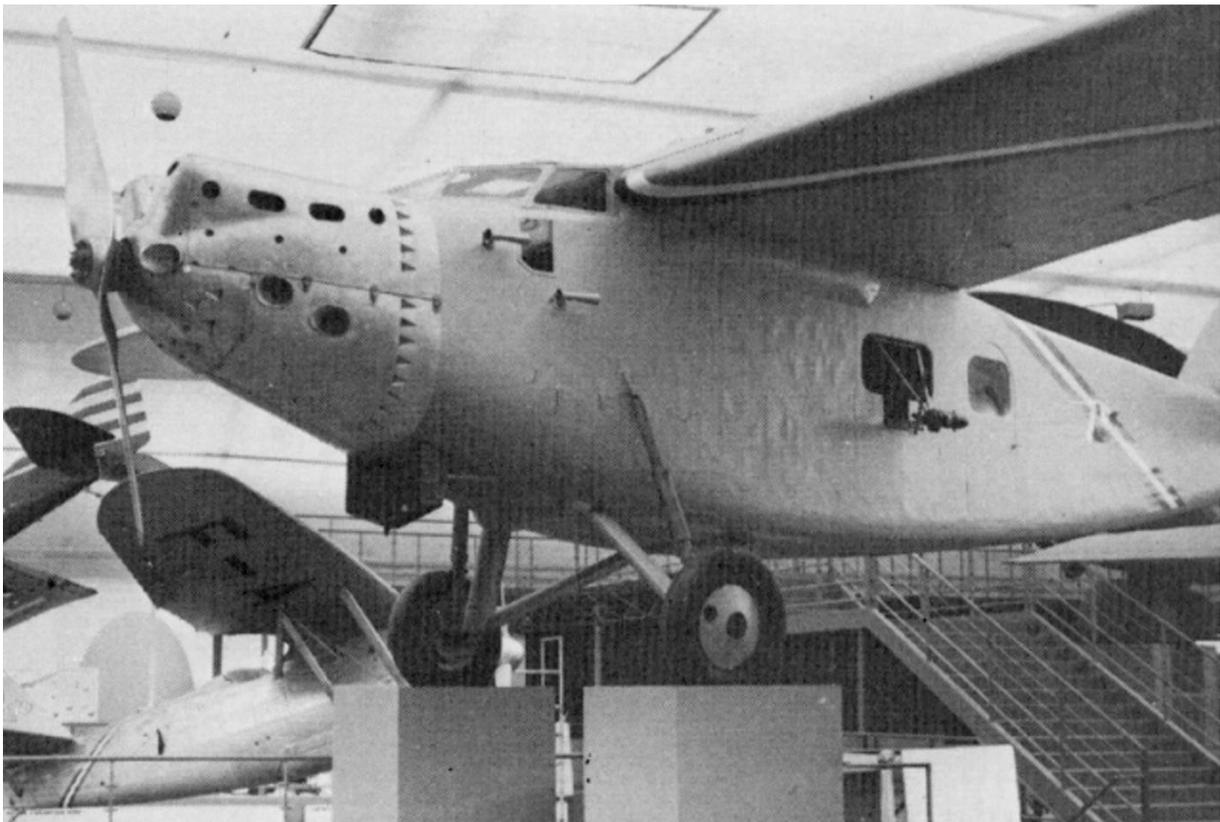


« Oiseau Canari » arrivée à Mimizan, le 15 juin 1939.

Pour conclure, du point de vue technique on pourra retenir de cette traversée : la navigation impeccable de l'équipage qui ne s'écarta guère de sa route prévue et qui connut sa position presque constamment, bien que le vol ait eu lieu entre 1 000 et 2 000 mètres dans les nuages et au-dessus. La traversée de l'Atlantique avait duré 29 h 22 minutes à la vitesse moyenne de 188 km/h pour une distance de 5 500 km.

C'est la belle performance d'un appareil de série chargé à 113 kg au mètre carré au décollage. La tenue du matériel fut parfaite, il restait 230 litres d'essence à l'atterrissage dans les réservoirs et l'équipement radio ne cessa de fonctionner d'une manière satisfaisante.

L'« Oiseau Canari » est entré au Musée de l'Air le 18 novembre 1952. Il est exposé dans le hall A du Bourget à côté des autres appareils transatlantiques. Jean B. REVEILHAC



« Oiseau Canari » au Musée de l'Air du Bourget.

RENÉ LEFÈVRE 1903-1972

La carrière aéronautique de René Lefevre suivra celle de Jean Assollant jusqu'en 1936 : création du réseau Malgache, jonction de la Régie Air Afrique avec la Régie Malgache.

En 1938, il est nommé Directeur Technique d'Air Afrique. Essais en vol du Bloch 160 et du Potez 660.

En 1939, il est mobilisé et envoyé à Rome au poste de l'Attaché de l'Air, il y reste jusqu'à la fin de la campagne de France. En 1942, il rejoint les Forces Françaises Libres, il est affecté dans l'Aéronautique Navale Britannique et participera à la protection anti-sous-marine des convois alliés. En 1944, il rejoint le groupe de Bombardement Bretagne où il effectue un tour d'opérations.

Il est décoré de la Croix de Guerre avec deux citations. Après la guerre en 1945, il participe aux essais de l'hydravion Latécoère 631. En 1946, il effectue la 1^{ère} liaison d'après-guerre Biscarosse-Rio de Janeiro avec le Laté 631.

En 1937, il entre à Air France et exploite la ligne Alger-Tananarive.

De 1949 à 1952, il est Directeur Général de la Société Tunis-Air. En 1952, il rejoint Air France-et est affecté à la Direction du Centre d'Exploitation du Bourget.

Il prend sa retraite en 1969, avec le titre d'inspecteur Général honoraire.

Il meurt en Avril 1972, à l'âge de soixante-neuf ans.

JEAN ASSOLLANT 1905-1942

Après le vol transatlantique effectué par les trois aviateurs et le tour d'Europe qui l'a suivi au cours du mois d'Août 1929, accompagné de René Lefevre, Jean Assollant, à bord d'un Bernard 80 à moteur Hispano Suiza de 650 ch tente de battre le record du monde de distance. Parti d'Oran il se pose à Karachi, après un vol de 6 500 km en 36 heures.

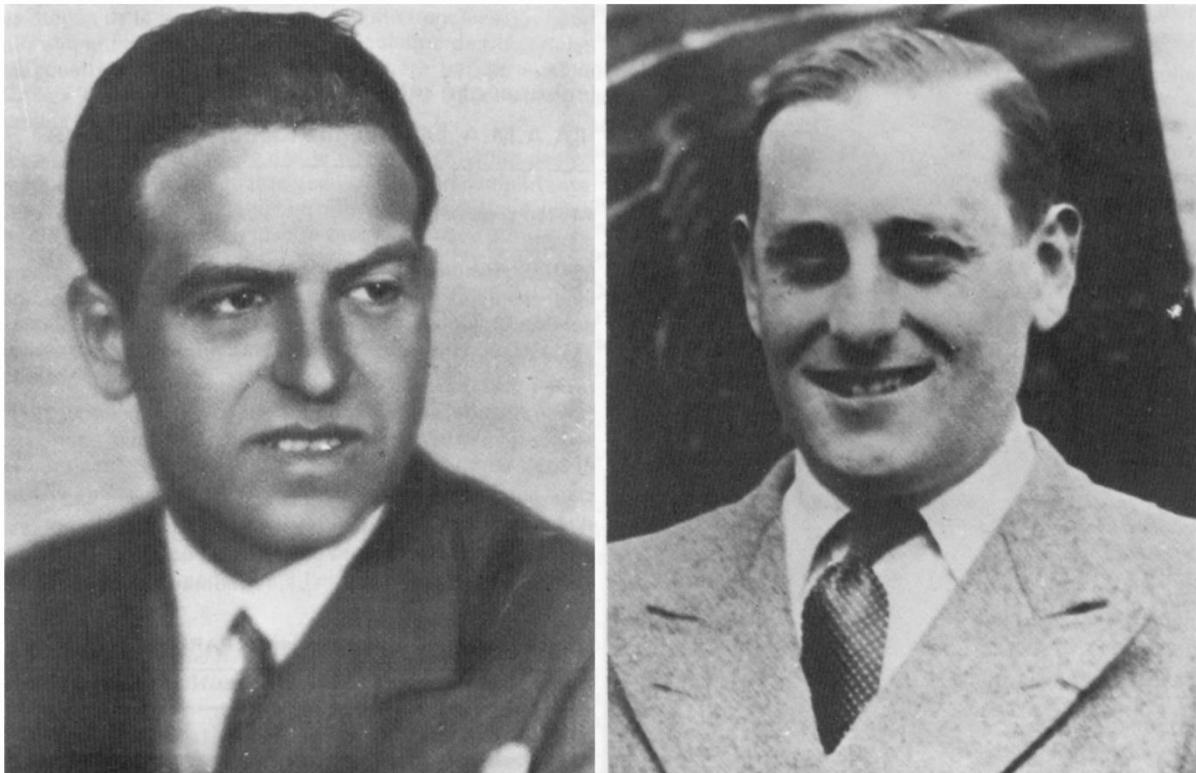
En 1934, il réalise une liaison Istres-Tananarive avec un trimoteur S.P.C.A. Il s'installe alors à Madagascar et travaille aux lignes aériennes reliant l'Afrique du Sud.

Il devient Directeur de la Navigation Aérienne à Tananarive.

En 1939, à la déclaration de guerre, il revient en France et reprend du service. Il est lieutenant au G.C. III/6. Il termine la Campagne de France avec deux victoires aériennes et deux citations.

Après l'Armistice il regagne son poste de Directeur à Madagascar et organise les lignes intérieures.

En 1942, il rejoint son escadrille en A.F.N. Le 17 mai sur Morane 406, il est attaqué par 9 avions de chasse et abattu en flammes. Son corps calciné sera retrouvé quelques temps après dans les décombres de l'appareil. Il était officier de la Légion d'Honneur depuis 1935.



René LEFÈVRE et Jean ASSOLLANT

ARMAND LOTTI AU SALON DU BOURGET

A l'occasion du 50^{ème} Anniversaire de la Traversée de l'Atlantique, par Assollant, Lefevre et Lotti, célébré pendant la durée du XXXIII^{ème} salon de l'Aéronautique, le Musée de l'Air sera heureux de proposer au public un certain nombre

d'exemplaires du livre d'Armand Lotti « L'Oiseau Canari ». Ce livre, devenu très rare, a été édité en 1969, chez Calmann-Lévy.

Armand Lotti sera sur place au Musée de l'Air du Bourget pour le dédicacer aux visiteurs le 14 juin prochain.



Armand LOTTI

L'Avion qui avait subi quelques dégradations de revêtement au cours des années a fait l'objet d'une restauration partielle. A cette occasion quelques petits morceaux de contreplaqué ont pu être mis de côté à l'intention de collectionneurs et des personnes désireuses de posséder un souvenir de cet exploit. Ils seront présentés munis d'un certificat d'authenticité. Par ailleurs, des enveloppes affranchies avec le timbre du Salon de l'Aéronautique et sur lesquelles seront apposées les vignettes commémoratives du Vol Transatlantique de l'Oiseau Canari, seront mises en vente. Les réclamer à nos comptoirs.

**Le 50^{ème} ANNIVERSAIRE
de la TRAVERSÉE de L'ATLANTIQUE-NORD par
ASSOLLANT, LEFÈVRE et LOTTI**

14 juin 1979

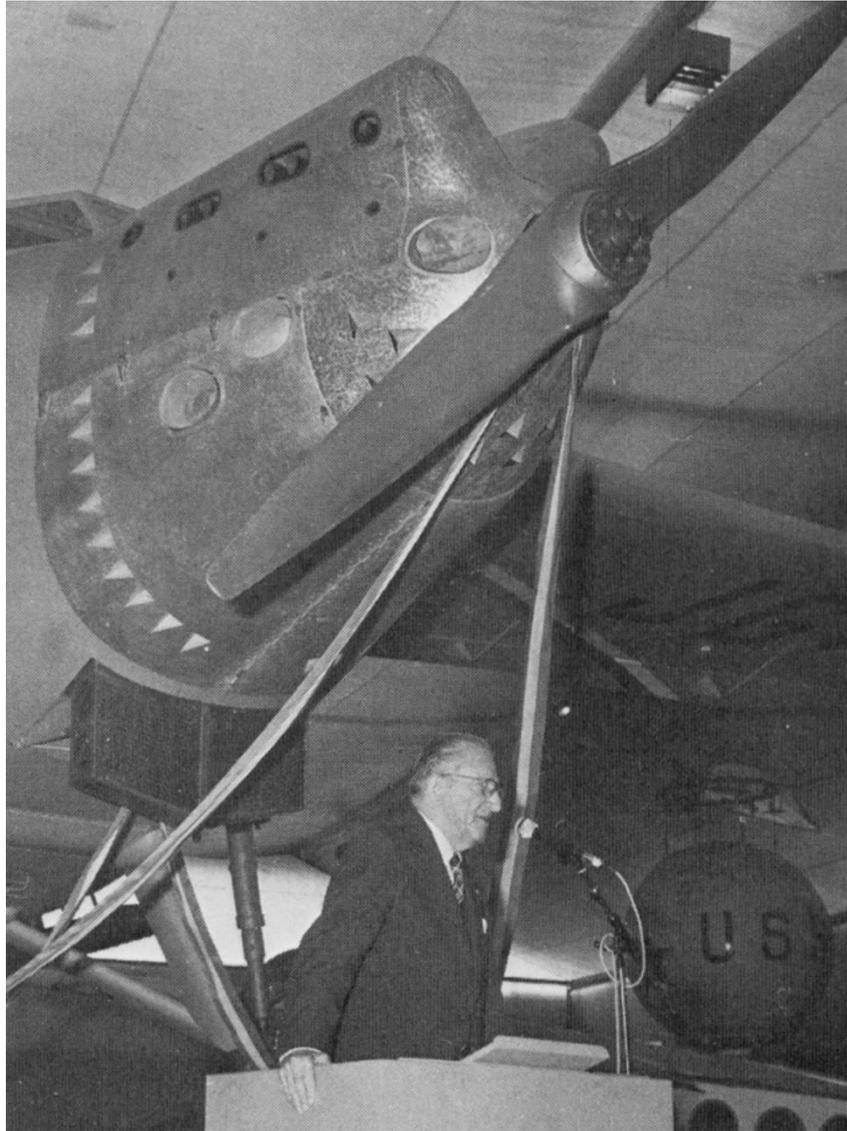
Pégase n°15

Le 14 juin, jour anniversaire de cette glorieuse première française sur l'Atlantique Nord eut lieu dans le hall A consacré à la période 1919-1939 une cérémonie commémorative. Elle était présidée par M. Joël Le Theule, Ministre des Transports. C'est à Armand Lotti, le promoteur, réalisateur et équipier de ce vol célèbre qu'était échu, comme dernier survivant de l'équipage, le premier rôle de cette manifestation très sympathique, rendue possible grâce à M. le Préfet Roche chargé par le gouvernement des commémorations officielles. M. le Préfet Roche est depuis plusieurs années un ami fervent du Musée de l'Air et nous le remercions ici très vivement pour sa participation efficace à cette journée. Armand Lotti prit la parole évoqua en termes chaleureux pour ses camarades disparus, l'étonnante aventure de l'« Oiseau Canari » .

Nous sommes heureux de pouvoir offrir à nos lecteurs le texte intégral de son allocution, auquel le Ministre des Transports, M. Joël Le Theule, ne manqua pas de répondre en soulignant l'effort français au cours de cette période où l'aviation commerciale prit son essor, et en évoquant avec beaucoup d'humour les problèmes actuels de son Ministère avec l'administration aéronautique américaine. Un apéritif d'honneur fut servi aux invités sous l'aile de l'appareil lui-même.

Allocution d'Armand Lotti

*« M. le Ministre, MM. les Officiers Généraux, Mesdames, Messieurs
Il y a eu cinquante ans hier que l'Equipage de l'Oiseau Canari,
face aux caméras des actualités, faisait ses adieux aux deux
aviateurs américains qui, galamment, le laissaient prendre son
vol en premier.*



Armand Lotti pendant son allocution

Aujourd'hui je suis seul. Pourtant (montrant du doigt l'avion) il émane de ce vieux compagnon tant de fluide amical qu'il m'arrive, près de lui, de rêver que, fermant les yeux et étendant les bras, mes mains vont se poser sur les épaules solides et fraternelles de mes deux compagnons.

Sous ton aile nous avons forgé des rêves de gloire, connu l'amertume de la défaite, souffert de la malignité et de l'injustice des hommes.

Nous savions que tu n'étais qu'un bâtard indigne des sacrements officiels, auquel par deux fois le certificat de navigabilité te fut refusé ; mais nous te faisons confiance. Assollant m'avait dit : « Il

est formidable, je l'ai bien en mains, il décollera sa charge, il ne nous trahira pas ».

Aussi, lorsque survinrent les heures sombres de l'interdiction des grands raids, nous avons serré les poings. Nous savions que si nous t'abandonnions tu t'en irais pourrir dans quelque hangar, où tu serais condamné à des tâches indignes de toi.

Nous savions qu'en toi résidaient tous nos espoirs et notre honneur. Alors, au mépris de la rigueur des lois de notre pays, nous t'avons fait évader de l'indigne résidence surveillée où tu étais confiné.

Atterri en Angleterre, prestement démonté, et chargé à bord du « Leviathan », échappant de peu à la saisie, tu voguas vers l'Amérique accompagné de Lefèvre.

Là nous sommes venus te rejoindre, et dans ce pays de la liberté où chaque homme peut tenter sa chance, pourvu qu'il sache la mériter, nous avons été reçus cordialement par la population, les autorités, la presse.

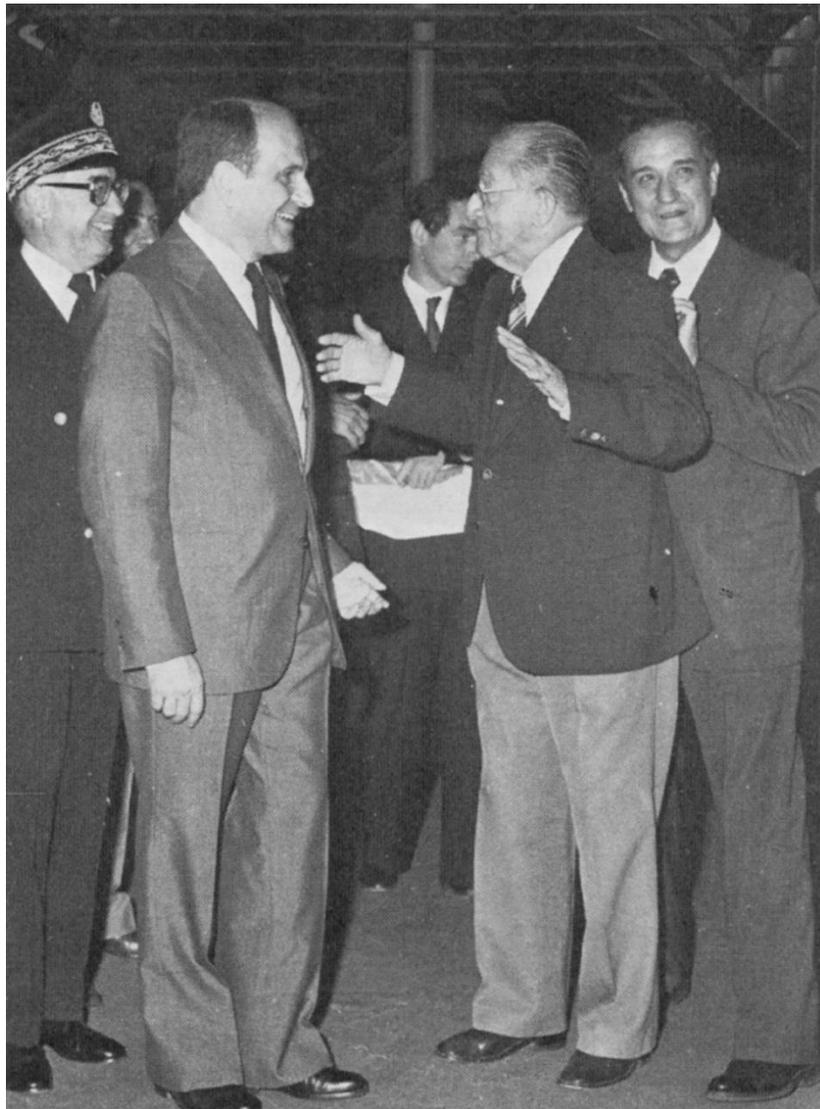
Comme il n'y avait pas autour de New York de terrain capable d'assurer ton décollage nous t'avons transporté sur la belle plage d'Old-Orchard, au nord de Boston, d'où, hélas, entre les années 27 et 28 cinq équipages avaient pris le départ pour disparaître à jamais.

Une première tentative avorta, car on avait oublié de nous dire que l'essence américaine était plus détonante que la nôtre, circonstance d'autant plus regrettable que la météo (connue a posteriori) s'était révélée parfaite, ce qui nous eût sans doute permis d'atteindre Paris en moins de trente heures. Nous avons paré à cet inconvénient par addition massive de benzol qui nous alourdissait. Toutefois la sollicitude de nos adversaires ne se lassait pas. Nos services officiels demandèrent à l'Ambassadeur de France à Washington de nous faire interdire de vol.

Heureusement la fraternité de l'Air allait jouer, et l'Attaché de l'Air, le Commandant Georges Thenault, ancien de l'Escadrille des Cigognes, t'obtient de l'aviation américaine l'immatriculation « avion d'essai »... et le vendredi 13 juin, pour premier essai, tu t'offrais un bond de 6 000 kilomètres. Comme nous, tu fus reçu en vainqueur, et toujours de compagnie, nous effectuions un tour d'amitié des capitales européennes, pour finalement, grâce à la générosité du gouvernement français et de ceux-là même qui

avaient été tes plus farouches détracteurs, trouver un asile digne de toi au Musée de Chalais-Meudon.

Aujourd'hui, transporté dans ce nouveau musée du Bourget, si parfaitement aménagé, tu trônes parmi tant de gloires du passé, hurlant de ta belle couleur jaune ta victoire et ton honneur retrouvés. »



Le ministre Joël LE THEULE et Armand LOTTI

Mise en page : François-Xavier BIBERT

SITE PERSONNEL de FRANÇOIS XAVIER BIBERT

GRUPE DE CHASSE GC III/6 (3/6)

Jean ASSOLLANT - Pilote de l'Oiseau Canari