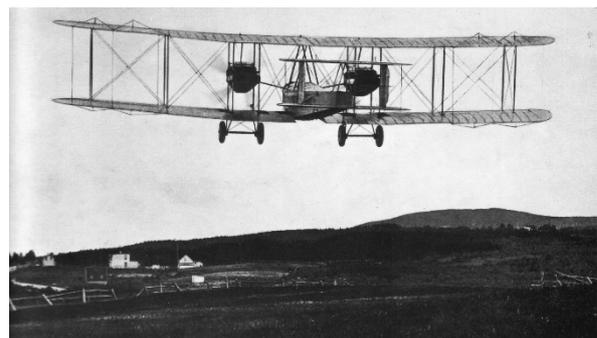


14 JUIN 1929, LE LONG VOL DE L'OISEAU CANARI OU LA PREMIERE TRAVERSEE FRANCAISE DE L'ATLANTIQUE NORD DANS LE SENS OUEST-EST



Le CAP ou Cercle Aéronautique du Parlement – auquel nous appartenons – avait prévu de proposer à tous ses membres un grand vol de concentration vers Mimizan à l’occasion des 90 ans de l’exploit de la première traversée de l’Océan Atlantique Nord par un équipage français. Pour des raisons que nous ignorons, l’organisation de la fête aérienne a échappé à l’aéroclub de Mimizan mais le rassemblement des avions du CAP a été maintenue. Nous avons donc rendez-vous dans les Landes les 14, 15 et 16 juin pour l’un des plus beaux vols de longue distance en territoire national suivi d’une aventure locale entre Mimizan et Rodez selon la règle du jeu qui fit les beaux jours et les formidables souvenirs de Grass Cockpit ! Mais ce vol vers le pays des confits et des fruits de mer paraît une bonne occasion de se rappeler l’extraordinaire aventure de l’Oiseau Canari.

La première traversée de l’Atlantique Nord, dans le sens Amérique-Europe, est attribuée à deux pilotes anglais aujourd’hui méconnus voire oubliés : *John Alcock* et *Arthur Brown* sur un biplan *Vickers Vimy*. Nous sommes le 14 juin 1919 et l’Atlantique est donc vaincue 9 ans avant l’exploit de *Lindbergh* sur un trajet Terre Neuve-Irlande. Le 21 mai 1927, *Charles Lindbergh* achève la traversée de New York à Paris sur le *Ryan NYP Spirit of Saint Louis*. Ce sera également un 14 juin mais en 1929 soit dix ans après le premier franchissement que *Jean Assollant* (pilote), *René Lefèvre* (navigateur) et *Armand Lotti* (radio) vont faire traverser leur *Bernard 191 GR baptisé Oiseau Canari* – du fait de sa couleur de Boston au Cap Finistère espagnol.



Dans le sens Europe-Amérique du nord, la traversée est plus risquée car les conditions de vent sont contraires. Le 8 mai 1927, *Charles Nungesser* et *François Coli* décollent du Bourget à bord d’un *Levasseur PL 8 baptisé Oiseau Blanc*. Il n’atteindra jamais la côte américaine et semble avoir disparu dans des circonstances qui n’ont rien à voir avec un incident aéronautique au large de Saint Pierre et Miquelon. Le 1 septembre 1930, *Dieudonné Costes* et *Maurice Bellonte* s’envolent du Bourget

destination Curtiss Field à New York avec un *Breguet 19 Super Bidon* (5170 litres d'essence). C'est la première traversée réussie dans ce sens.

Mise en place de l'exploit



En 1928, la Société de Construction des Avions Bernard met au point son modèle 19. C'est un monoplane à ailes hautes de type cantilever (rigidité de l'aile assurée par une ou plusieurs poutrelles dans la structure et non haubans ou tiges métalliques extérieures) et de forme proche de l'ellipse pourvu de différents types de motorisation selon leur affectation (vols commerciaux longues distances ou records dans le cadre de grands raids).

Modèle 190 T avec ancienne dérive

Trois exemplaires appelés 191 GR sont ainsi construits dans le but de réaliser des exploits aéronautiques. Le premier, peint en rouge et baptisé *France* était destiné à une traversée de l'Atlantique de Séville à New York. N'ayant pas obtenu son autorisation de vol, il revint au Bourget et fut victime d'un accident fatal dans la région d'Angoulême. Le troisième, piloté par *Paillard*, réalisera quelques vols longues distances que l'histoire de l'aéronautique n'a pas retenu dans ses plus belles pages. Le second est *l'Oiseau Canari* connu aux Etats Unis sous le nom de « *Yellow Bird* » et en Espagne sous l'appellation « *Pajaro Amarillo* ».



Comme les autres 191 GR, il s'agit d'un Bernard modifié par la mise en place d'un moteur Hispano Suiza de 600 Cv ou, selon d'autres sources de 630 Cv (pour mémoire, le *Spirit of Saint Louis* était doté d'un moteur de 223 Cv !). Pour conformer l'appareil à sa vocation de « long courrier » on avait procédé

à l'adjonction de 4 réservoirs (entre le poste de pilotage et la cabine) d'une contenance totale de 3 600 litres en plus des 480 litres de réservoirs normaux situés dans les ailes et d'un équipement de radio et de navigation à la pointe de la modernité. Trois médailles de Saint Christophe complétaient le matériel de sécurité !

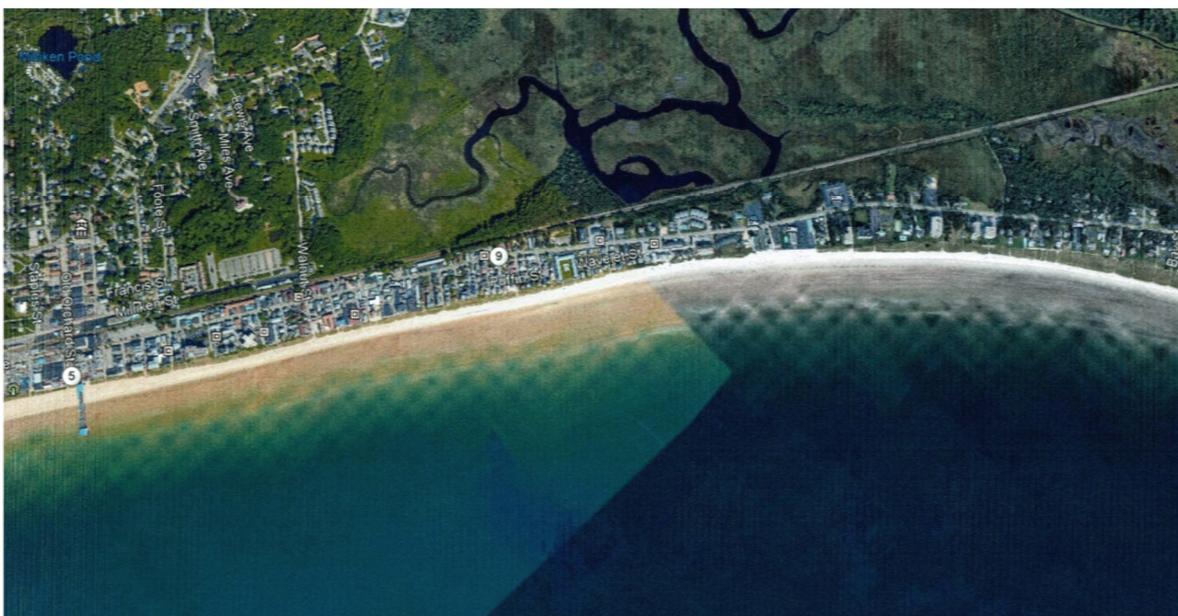
Sans être rocambolesque, cette téméraire aventure est significative de l'état d'esprit aventurier et destinée à la maîtrise du ciel et des longues distances, qui existent entre les deux guerres. Tous les pays développés défrichent des liaisons aériennes entre les continents lointains (Asie, Afrique, Amérique du Sud, Pôles...) En 1927, Lotti, pilote privé malgré la perte accidentelle d'un œil, décide de mettre en pratique sa passion onéreuse pour l'aventure. Il achète un avion Bernard 191 GR alors que la maison Hispano Suiza lui fournit gratuitement un moteur. Il rencontre *Le Brix*, récent réalisateur d'un vol Sénégal – Brésil, et lui suggère de prendre le manche de son avion pour réaliser la première transatlantique française mais celui-ci ne donne pas suite ! Il prend alors contact avec un jeune sous-officier de l'Armée de l'Air française basé au Bourget : Jean Assollant. Celui-ci a derrière lui une carrière de pilote durant la guerre du Rif et quelques exploits en tant que réalisateur de grands raids. La compagnie aérienne CIDNA l'engagera en 1928-1929 pour transporter le courrier entre le Bourget et Strasbourg – le Polygone, liaison qui sera de courte durée puisqu'elle ne durera que quelques mois.

Après des années passées à subventionner les tentatives de vols lointains, le gouvernement français est devenu plus frileux après la disparition de Nungesser et Coli. Il restreint même les autorisations nécessaires aux grands raids avant de décider finalement d'interdire ces aventures dangereuses qui se soldent si souvent par des équipages perdus. Afin de souder cette équipe nouvellement constituée, une première tentative de record s'est portée sur la liaison avec l'Amérique du Sud car, en septembre 1928, les prévisions météo sont mauvaises sur l'Atlantique Nord. Après Mogador (Essaouira), le moteur chauffe et le vol est avorté. Le lendemain, une nouvelle tentative se solde par la rupture d'une poutre maîtresse lors du franchissement, au décollage, d'une tranchée non balisée. Retour en France et...réparations en usine. L'ambiance est morose et l'état d'esprit délivré par la presse est persifleur au point qu'Assollant et Lefèvre sont invités à démissionner de l'Armée de l'Air !



Profitant d'un vol dit d'essais, l'Oiseau Canari gagne, en mai 1929, Southampton dans le sud de l'Angleterre puis de là, une fois démonté, embarque pour le nouveau monde destination New York sur le cargo US *Léviathan*. A partir du 20, la machine est remontée sur le terrain de

Roosevelt Field mais les prévisions météo sont particulièrement mauvaises pour les jours à venir. Lotti passe tout son temps à obtenir des autorisations qui ne sont pas aisées mais l'Oiseau Canari est tout de même immatriculé sur le registre américain. Par ailleurs, la piste new yorkaise est jugée vraiment trop courte et de mauvaise qualité avec des ornières et des flaques de boue. L'équipage du « Yellow Bird » entend parler de la tentative du « Green Flash », un Bellanca, de traverser l'Atlantique destination Rome à partir d'Old Orchard Beach. A Old Orchard, il n'y a pas de terrain d'aviation à proprement parler. C'est une petite bourgade du Maine, entre Portsmouth et Portland, qui se résume à une rangée de villas estivales alignées le long d'une plage rectiligne s'interrompant brutalement après 2 000 mètres par une jetée de 10 mètres de haut.



Lefèvre et Lotti prennent le train pour Old Orchard Beach qu'il ne faut pas confondre avec celui Orchard Douglas de Chicago codé IATA ORD pour ORchard Douglas « verger de Douglas » car c'est sur cet ancien verger que l'usine Douglas assemblait les Dakotas à la fin de la seconde guerre mondiale... De nos jours, le code n'a pas changé bien que le nom soit devenu Chicago O'Hare...

Ils font le trajet avec *Giuseppe Bellanca*, l'ingénieur et constructeur du « Green Flash » qui part rejoindre son équipage formé de *Roger Williams* et *Lewis Yancey*. Il pleut. La plage est déserte bien que magnifique et, s'il y a effectivement cette jetée qui la coupe en deux, la partie est fait plus de 2 Km de long et le sable paraît bien compact.

Lefèvre et Lotti décide que la première traversée française de l'Atlantique nord se fera depuis ici. Ils rentrent à New York retrouver Assollant qui, depuis son arrivée en Amérique, est tombé amoureux de mademoiselle Pauline Parker, une chanteuse de variétés et ne la quitte plus !

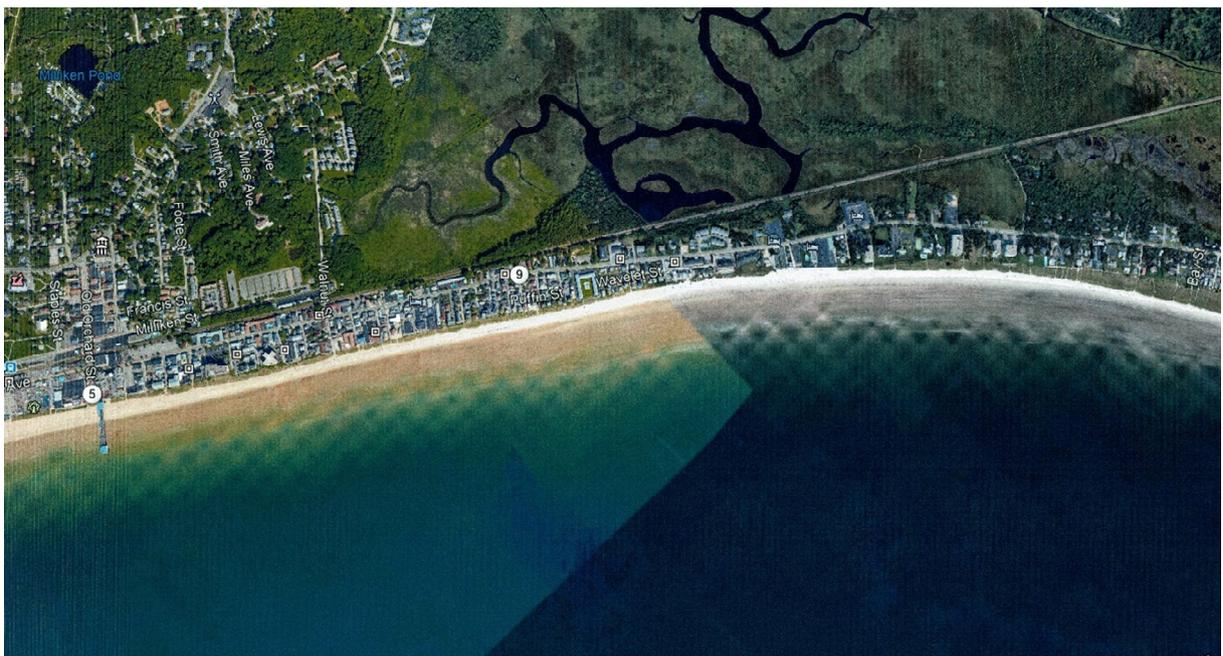
Le 23 mai, la machine se pose à Old Orchard. Le temps s'est amélioré mais il reste encore une bonne marge de progression avant que les conditions ne soient satisfaisantes. Ici, on n'a jamais vu d'avion aussi gros, alors la foule des curieux est au rendez-vous, passionnée et disciplinée.

Les jours qui viennent vont être mis à profit pour les ultimes réglages moteur grâce à la présence d'un mécano d'Hispano Suiza, Raoul Leroy, venu spécialement de Paris. Les informations divergent sur la nature du moteur retenu ; un 600 Cv de type 12 Lb ou un 630 Cv.

Le 10 juin, Assollant se marie...

On s'attelle aussi à la navigation. Trois routes ont été étudiées :

- Un trajet orthodromique rasant le sud de Saint Pierre et Miquelon avant de s'attaquer à une directe sur Saint Nazaire puis le Bourget. En cette saison, une brume épaisse sur la première partie du trajet fait vite abandonner cette option.
- Un trajet infléchi plus au sud et passant à un millier de kilomètres au sud de Terre Neuve pour rejoindre le 41° parallèle avant de prendre un cap nord- est sud vers le nord des Açores puis Saint Nazaire. C'est la route programmée pour le défi.
- Un trajet franchement plus au sud survolant les Açores et regagnant l'Europe par le Cap Finisterre espagnol.





Le 12 juin un vol d'essai est réalisé dans les conditions de vol prévues pour la traversée mais l'oiseau doit bien vite regagner la terre car le moteur fait de l'autoallumage du fait d'un carburant plus détonnant que planifié. C'est un problème de pourcentage de benzol dans l'essence vite solutionné par Leroy.

Le 13 juin, seconde et bonne tentative. L'oiseau est lourdement chargé (140 Kg/m² de surface portante) et le poids total de l'appareil est estimé à 5 710 Kg dont près de 3 tonnes de carburant. Le ciel est dégagé et parfaitement clair. Les prévisions météo du gourou des aviateurs américains, Kimball, se sont réalisées. L'Oiseau Canari est positionné à l'extrémité de la plage dans le brouhaha d'une foule de vacanciers et de journalistes.



On enlève les cales à 10 h 10, heure de l'Atlantique. Le vent souffle dans l'axe venant du sud-ouest. La machine s'ébroue pour extirper la roulette de queue du sable puis s'avance lentement. Cette fichue roulette de queue paraît tracer un véritable sillon comme un soc de charrue ! La prise de vitesse est languoureuse. Les repères notés lors d'arpentages à pied et soigneux, précédant cette tentative sont passés les uns après les autres avec une lenteur désespérante puis rapidement angoissante : « villa rose », moitié de la piste, « villa basque » trois-quarts de la piste. L'empennage se soulève un peu, puis retombe pataud. La jetée qui marque la butée inexorable grossit dans le pare-brise. A moins de 200 mètres de l'obstacle, l'Oiseau Canari déjauge enfin, la queue anormalement enfoncée, poussif et comme essoufflé puis vire lentement vers la gauche pour éviter la masse de béton, en limite de décrochage. Il n'a rien d'un canari acrobate virevoltant dans un espace en trois D, c'est plutôt une incarnation de cygne balourd qui tente maladroitement de prendre de l'altitude ! Il semble planer au ras de l'eau avec recherche d'un effet de sol comme un pélican avant le toucher des pattes ! Mais en observant bien, on distingue qu'il grimpe tout de même un peu en s'éloignant vers le soleil levant.

« Nous voila au-dessus de la mer. La moindre baisse de régime moteur, les plus petites perturbations atmosphériques et nous sommes perdus. Or nous demeurons dans une position cabrée, anormale et dangereuse. L'Oiseau Canari se refuse à prendre de l'altitude. Assollant ruisselle de sueur. Que faire,

quelle manœuvre essayer pour amener l'appareil à gagner les quelques centaines de mètres nécessaires à notre sécurité ? »

René Lefèvre



L'hydravion Loening C2C du Service des Gardes Côtes qui l'accompagne durant ce tout début de vol signale que tout semble aller bien à bord et que l'avion français vole à 300 mètres d'altitude. Au bout de 40 minutes, l'hydravion revient se poser à Old Orchard Beach.

Avant qu' onze heures n'aient sonné, le « Green Flash » s'aligne, prend son élan et finit sa course le train arraché et l'aile gauche cassée plongeant dans la marée montante. Demain, il ne sera pas à Fiumicino !

Le vol

Dans le poste de pilotage ainsi que dans la cabine où Lotti a pris place à côté de son poste de TSF, le vacarme ne permet pas de se parler. Alors, on s'échange de petits papiers sur la cause d'un décollage aussi difficile. Pourquoi ne grimpe-t-on pas mieux ? Assollant est accroché au volant, le tirant en arrière de toutes ses forces tandis que Lefèvre bloque la manette des gaz à fond. Lotti porte son regard vers la queue de l'appareil cherchant une explication rationnelle à cette funeste énigme lorsque, sur ses rétines, s'imprime un pied sortant de la trappe de visite des commandes du gouvernail !!!

Le mot de Cambronne va être érucité plusieurs fois tandis qu'un grand gaillard naïf bien qu'inquiet sort de sa cachette. Originaire de Portland, à quelques kilomètres au nord d'Old Orchard Beach, le jeune homme souhaitait, tout simplement traverser l'Atlantique en avion... Sans ménagement, il est poussé vers l'avant de la machine pour en améliorer le centrage et allongé au sol entre les deux gros réservoirs.

La stupéfaction liée à une telle découverte est de courte durée bien que cette présence parasite explique maintenant les difficultés d'un décollage qui était déjà assez délicat comme ça sans les 70 Kg supplémentaires qui plombaient la queue. Puis vient la colère, véritable soupape d'une terreur rétroactive car que ce serait-il passé si un vêtement ou un membre s'était coincé dans les câblages...

« Assollant se rend compte du mauvais tour que nous a joué ce resquilleur.

- *« Ce crétin, passe-le par la porte. Et vite, me crie-t-il ! » (Et puis, après quelques instants...)*
- *« Va parler un peu à ce type ! »*

Lotti avait tiré à lui le passager clandestin. Il l'avait empoigné par son blouson de cuir et le questionnait. Face au jeune homme tout pâle, Lotti m'apprend :

« Son nom est Arthur Schreiber. Pendant que nous étions accaparés par les journalistes, il s'est glissé dans l'appareil. Il prétend qu'il a fait ça pour gagner un pari. A deux camarades, ils s'étaient promis de traverser l'Atlantique ! »

René Lefèvre

Le grand gamin ignare en aérodynamique paraît un peu benêt mais saisit rapidement la situation dans laquelle il a plongé l'équipage. L'heure n'est plus à un geste réflexe et instinctif de défenestration... Il est décidé de le garder après que Lotti, en homme d'affaire avisé et clairvoyant ait fait signer à ce premier passager clandestin de l'aviation qui semble avoir quelques talents en matière d'écriture, en plein ciel, le premier contrat en espace aérien qui l'oblige à céder 50 % des droits sur tout récit de son aventure.

Mais la colère de l'équipage n'est pas seulement un émonctoire à la peur rétrospective d'un crash au décollage si fréquents lors des tentatives de grands raids avec des machines surchargées en essence, les kilos supplémentaires du jeune inconscient risquent de perturber la suite du voyage. Pourra-t-on encore atteindre les côtes françaises avec ce surpoids ?

« Une fois en l'air, l'Europe est en face et il n'y a qu'à. Avec un seul compas, compensé à la diable, un sextant de précision même utilisé par des conditions aussi incertaines qu'épisodiques dans le mauvais temps, les turbulences et le givrage, des vents inconnus, une radio rudimentaire avec génératrice escamotable, exploitée par un débutant dont le zèle compensait l'inexpérience, et surtout un seul moteur, Hispano certes, mais unique et qui, après le décollage tournera sept heures pleins tubes, la manette à fond, avec une consommation en rapport ; oui, en vérité, il n'y a qu'à... »

France Aviation n°289 juin 1979 Jean Macaigne

Les conditions de vol ne sont pas fameuses car les dix premières heures se déroulent dans un marais barométrique favorable à la constitution de brume et Lefèvre racontera qu'ils ne voyaient même pas les bouts des ailes de la machine ! Dans de telles circonstances, le sextant est de peu d'utilité. Alors, on se rabat sur la boussole magnétique et la radio mais existait-il la possibilité de relèvements gonio ? Les relevés du barographe – ici ancêtre de l'altimètre – objectivent une énorme difficulté à gagner de l'altitude. Certes les QNH ne peuvent être réactualisés mais il semble que l'on atteigne difficilement les 1 000 mètres dans les 10 premières heures de vol.

A 11 h 15, le gardien du phare de l'île américaine de Martinicus, au sud de la Gaspésie, signale le passage de la machine, toujours à 300 mètres. A 18 h 15, le Steamer *Whiteville* repère l'Oiseau Canari à 1 400 kilomètres au sud-est du Cap Race de Terre Neuve ce qui témoigne d'une parfaite tenue du cap.

Grosse frayeur à la fin de ce premier tiers temps de navigation : le moteur cafouille alors que l'équipage est complètement abruti par le bruit lancinant mais régulier et hypnotisant du moteur. La découverte de la cause de la panne est rapide. Le réservoir en fonction est presque vide ! Vite, on manipule les robinets et l'Hispano Suiza retrouve son ronronnement de croisière. La consommation a été plus importante que ne le prévoient les abaques. La faute au passager clandestin ?

A 21 h, le *Rochambeau* reçoit un message brouillé de Lotti. Vers 23 h, l'*American Farmer* entre en liaison avec le Bernard. Tout va bien à bord.

Il a fallu refaire les calculs dans une ambiance peu propice à la réflexion intellectuelle et abstraite. Les réserves permettent-elles de poursuivre le vol planifié ? Après 15 heures de vol dans des conditions déjà difficiles, le ciel se dégage devant l'avion mais la machine est « on top » car une mer de nuages cache la vue de la mer. Bientôt la nuit s'installe et le ciel se couvre empêchant tout repérage aux étoiles.

Le pilote est épuisé. C'est alors qu'une tempête se lève, agitant l'avion en tous sens et rendant quasiment impossible la tenue d'un cap. Il faut jouer avec la manette des gaz et à de trop nombreuses reprises, les rafales ou rabattants plongent l'appareil aveugle dans des abîmes ténébreux. Dans la machine, ce n'est pas la joie ! Certains sentent leur dernière heure venue, Lefèvre relaie Assollant, à sa demande, tous les quarts d'heure.

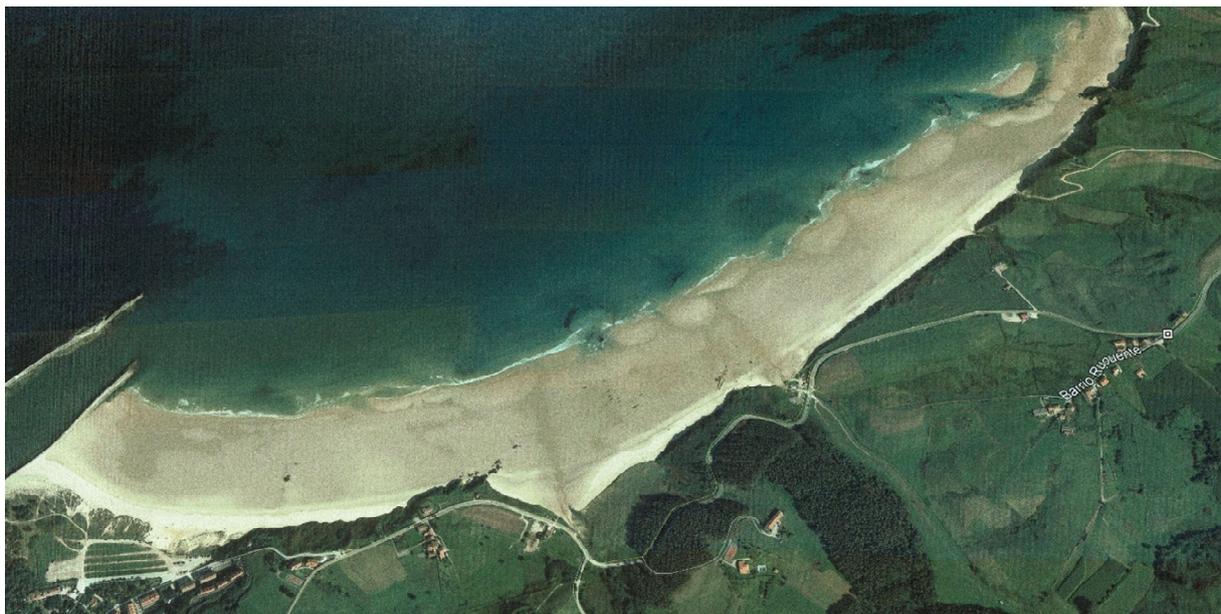
A mi-course, l'avion a réussi à reprendre un niveau de vol de 2 500 mètres mais ça ne va pas durer. Le soleil apparaît lentement et la mer devient visible. Avec l'arrivée du jour et des conditions météo plus favorables, les esprits un peu abrutis par le parcours dantesque de la nuit, se remettent d'équerre. Lefèvre rejoint sa table à cartes et refait ses calculs. Compte tenu de la consommation passée et du trajet restant, il faut opter pour la troisième voie et donner à « l'Oiseau Canari » un cap sur l'Espagne pour gagner assurément le continent européen.

Vers midi (heure de Paris), la position des Açores est franchement dépassée par le nord mais sans aucun contact visuel. Le vapeur *Laconia* en route à 1 400 Km au nord de l'archipel entend le bruit de l'Hispano

mais, du fait des nuages, aucun passager ne peut distinguer l'avion. Mais il est bien midi. Il reste encore plus de 1 000 kilomètres à franchir. Les paramètres moteurs sont dans le vert. Lefèvre relaie une xième fois. Assollant ne sent plus ses doigts. Lotti est à l'affût de tous messages émis par un bateau. Schreiber, puni, a été relégué à l'arrière pour balayer l'avion. Lotti arrive bientôt à capter le poste portugais de Lavadores.

En fin d'après-midi, on repère de petites embarcations de pêcheurs. Ça sent la vie, ça sent la terre ! Le jeu traditionnel de tous les voyageurs, quelque soit le mode de transport, s'impose : qui verra la terre le premier ? L'Oiseau Canari vole maintenant à 500 mètres d'altitude et, parfois, les barres nuageuses se confondent avec des falaises imaginaires. Mais l'occupation de vigie délasse et maintient éveillé.

A 17 h 20, Assollant s'écrie : « Cette fois, pas d'erreur, la terre est là ! ». Lefèvre avait calculé 17 h 40. L'appareil aborde la terre ferme au sud du Cap Finistère après 26 h 40 de vol et une distance franchie estimée à 5 300 kilomètres. C'est le plus long survol maritime effectué à ce jour du 14 juin 1929. L'avion suit le trait de côte puis prend un cap 90 direction Santander. Il remonte vers la France mais bientôt la réserve n'est plus estimée qu'à 400 litres. Impossible de rejoindre Paris ce soir, il va falloir se poser en terre ibérique. Mais la côte est montagneuse et les étendues planes sont rares alors il vaut mieux concentrer son attention tant qu'il fait jour. Ici, seules les criques peuvent recevoir le « Pajaro Amarillo » maintenant délesté de plus de 3 tonnes de carburant. Vers 20 heures, Assollant choisit une longue plage sablonneuse quelques kilomètres avant Santander, à Oyambre sur la commune de Comillas (5500 Km en 29 h 22).



Ce n'est pas l'accueil triomphal auquel ils auraient pu légitimement rêver mais un pêcheur est là pour les conduire à une auberge toute proche. L'atterrissage, bien que solitaire, n'est pas passé inaperçu et les paysans des alentours déboulent sur la plage pour admirer ce gros appareil descendu du ciel. La Guardia Civil met en place un planton pour le garder toute la nuit. Le maire accourt et leur demande d'où ils viennent : « De New York, s'écrient-ils ensemble ! ». Un journaliste en vacances diffuse l'information et nos trois (+1) héros rejoignent les bras de Morphée, épuisés, alors que le petit village inconnu de Comillas sort de l'anonymat pour devenir subitement l'éphémère épiscentre du monde. Pour un temps seulement car c'est étonnant de constater qu'aujourd'hui, la page Wikipédia de Comillas ne consacre pas le moindre entrefilet à ce moment historique de la cité !

Lorsque le jour se lève, le lendemain 15 juin 1929, ce sont les pilotes espagnols Iglesias et Jimenez, récents vainqueurs de l'Atlantique Sud sur un Breguet 19 qui viennent apporter l'essence et l'huile pour refaire les niveaux du Pajaro Amarillo. Lefèvre propose d'embarquer 100 litres tandis que Lotti insiste

pour 150. Par ailleurs, il faut réparer quelques dégâts occasionnés lors de l'atterrissage en campagne. Ce qui prendra une journée.

Le 16 juin, le Pajaro Amarillo attend la marée basse pour décoller en direction de la base française de Cazaux pour une escale technique avant le Bourget. Malgré les 150 litres rajoutés sur la plage d'Oyambre, le moteur « ratatouille » en approchant de Mimizan. Mauvaise appréciation des fonds de cuves ou désamorçage des réservoirs, l'Oiseau Canari n'a d'autre possibilité que de se poser sur la plage de Mimizan.



Partis d'Espagne à 6 h 45, le Bernard est donc contraint de se poser à 8 h 35 alors qu'il n'est qu'à 40 kilomètres de sa destination. L'arrivée du grand Oiseau jaune ne passe pas inaperçue et celui-ci est bien vite entouré d'une masse de curieux, habitants des lieux ou vacanciers. Le centre militaire de Cazaux est promptement informé et envoie un premier appareil de reconnaissance chargé d'établir un diagnostic afin de connaître la nature des besoins pour le dépannage. Il est suivi d'un second puis d'un troisième avion porteur de ravitaillement et d'outillage.

Entre temps, la marée monte et il faut mettre l'Oiseau Canari au sec. Manipuler quelques tonnes enfoncées dans le sable n'est pas chose facile ! La population est mise à contribution mais ça ne suffit pas. Alors on va chercher des mulets, des planches et des madriers pour héler la machine à l'abri des vagues mais sur un sable plus mou. Et puis, il faut attendre que la grève se reconstitue pour retrouver un sable plus compact. Ce n'est que peu avant 17 heures que l'Oiseau Canari reprend son envol pour se

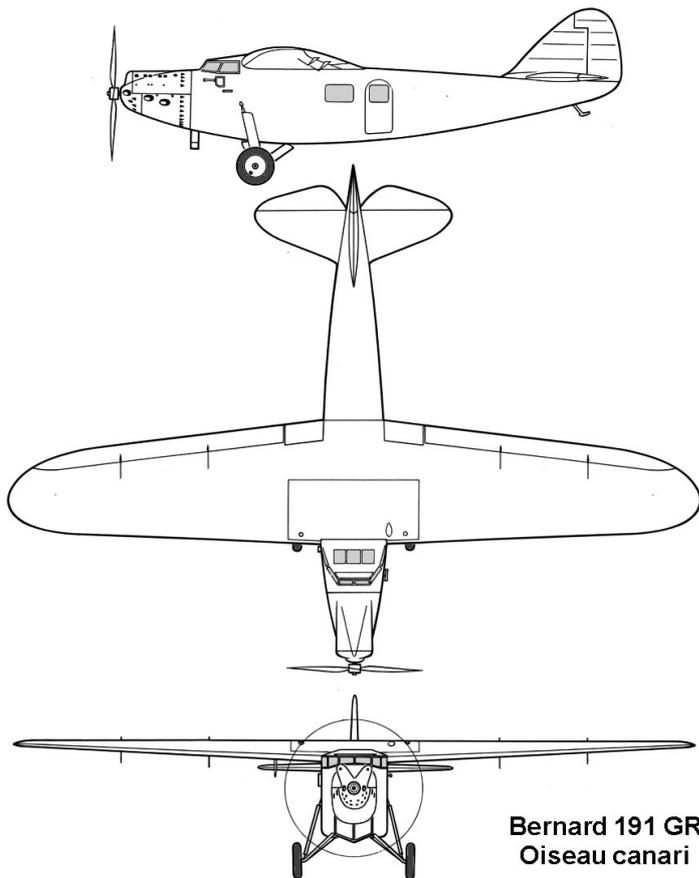


reposer un quart d'heure plus tard à Cazaux. Là, la pause est courte, le temps de refaire les pleins pour Paris. Décollage 17 h 50 et posé au Bourget 20 h 44.

Accueil enthousiaste et, à la limite, un peu délirant bien mérité après un tel exploit.

Pour la petite histoire, en dehors d'une centaine de lettres embarquées à Old Orchard Beach (et qui seront remises au service des postes pour être rapidement acheminées à leurs destinataires français), il y avait, en plus dans l'avion, hormis le passager clandestin, un bébé crocodile nommé Rufus qui poursuivra sa vie au Jardin des Plantes...

Notes



Une histoire comme celle-là ne s'invente pas. Dans les années de l'immédiate après-guerre cet épisode héroïque était encore raconté dans la presse hebdomadaire destinée à la jeunesse, il est maintenant rangé sur les étagères de l'histoire aéronautique. Afin de rendre le récit attractif, j'ai cherché à coller le plus possible aux faits historiques ne me permettant que de rares digressions romanesques. Le choix des images est très limité car elles paraissent toutes avoir un copyright. Pour cela, je me suis documenté sur internet :

1. Jean Assollant, Pilote de l'Oiseau Canari de **Joseph Bibert**. Véritable bible incontournable et d'une documentation exceptionnelle avec des centaines de renvois tous plus intéressants les uns que les autres sur la carrière complète de J. Assollant ainsi qu'une iconographie témoignant d'un travail de recherche remarquable. A

consulter sans délais pour les passionnés...

2. Passion pour l'aviation – 80^e anniversaire de la traversée de l'Atlantique Nord par l'Oiseau Canari,
3. France Aviation n°59 – juin 1959 : La première traversée aérienne française de l'Atlantique Nord par René Lefèvre et n° 289- juin 1979 : l'exploit de l' « Oiseau canari »
4. Revue Hispano Suiza n°5 « Le passager clandestin »,
5. Wikipédia : Oiseau Canari, Assollant, Avions Bernard...

Et par le biais des livres de ma bibliothèque :

1. Un premier siècle d'aviation française de M. Bénichou – col. Docavia,
2. Le patrimoine de l'aviation française Tome 1 Ed. Flohic,
3. Histoire de l'aviation de B. Mack Ed. Arthaud

