



Annexe à la page : [Jean ASSOLLANT, pilote de l'Oiseau Canari](#)

Faisant partie du : [Site personnel de François-Xavier Bibert](#)

## La DÉPÊCHE DE MADAGASCAR 19 février 1936

### DEUX NUITS SUR LE ZAMBÈZE par Jean Assollant



*Le Caudron Aiglone F-AOGT de RAYNAUD  
Avec Madame FINAT*

Partis ensemble de Tananarive le Jeudi matin (13 janvier 1936) nous volons de conserve jusqu'à Andrafiavelo où j'atterris le premier. La vitesse de l'avion de RAYNAUD étant plus faible que la mienne, je lui conseille de partir devant moi, il décolle donc de la côte malgache 20 minutes avant moi. D'après mes calculs je dois le retrouver à Juan de Nova. Je l'aperçois, en effet, cinq minutes après qu'il ait passé l'île. Il est à 1 500 mètres d'altitude comme nous avons convenu avant le départ.

Sur tout le parcours de la traversée du canal nous ne nous quittons pas un seul instant. J'ai du reste pas mal de difficulté pour ne pas le perdre de vue, je suis obligé de réduire considérablement le régime de mes moteurs et parfois de faire des cercles autour de lui.

Le temps est heureusement beau et facilite ce vol de groupe.

Nous arrivons ensemble à Mozambique et atterrissons à deux minutes d'intervalle. Pendant l'escale et que les mécaniciens s'occupent du plein des appareils, je donne tous les renseignements concernant l'étape suivante et je conseille à Raynaud de ne pas prendre la ligne droite, qui l'aurait obligé à survoler 800 km de forêt très peu peuplée, avant d'arriver au Zambèze. Il décide d'obliquer vers le sud pour trouver une région plus habitée.

Raynaud part le premier et je décolle cinq minutes après lui. Il y a malheureusement des nuages assez fournis et je ne puis le retrouver. Je cherche l'Aiglon un bon moment mais c'est peine perdue, je pique alors sur Tête, espérant l'y retrouver le soir.

J'arrive à Tête à 16h 30 après quatre heures de vol par temps spécialement beau. Il y avait des nuages mais qui ne pouvaient gêner en aucune façon une navigation normale. Les conditions atmosphériques étant bonnes tenant compte d'un léger vent debout et d'un détour vers le sud, j'estime que Raynaud doit arriver vers 17h30. A cette heure-là je scrute l'horizon et je crois l'apercevoir volant en rase motte et filant vers le nord, en suivant le Zambèze.

Je fais allumer aussitôt un grand feu et m'attends à le voir apparaître d'un instant à l'autre... ¼ d'heure, ½ heure se passent et pas de Raynaud, il a dû atterrir pas très loin. Je repars aussitôt avec le Bloch, explorer les environs, mais après une heure de vol je suis obligé de rentrer la nuit arrivant.

Je rentre rapidement en ville pour questionner gens, personne n'a rien vu. Je demande aux indigènes qui pêchent sur les bords du Zambèze s'ils n'ont pas vu un petit avion blanc survoler le Zambèze assez bas. Leur réponse est négative. Ils n'ont vu que l'avion du courrier, à deux reprises. J'ai dû avoir une hallucination, c'est du reste naturel. Inspectez l'horizon avec instance, vous remarquerez vos yeux se troubler et vous croirez reconnaître des centaines d'avions, volant dans le ciel.

L'inquiétude commence à me gagner, car le sort d'un avion qui n'arrive pas à l'étape est une chose grave en Afrique. Il faut connaître ces régions pour savoir qu'un atterrissage forcé est souvent très dangereux. Il y a, hélas ! beaucoup trop d'exemples. Je crains donc l'arrêt du moteur. Il ne me reste où plus qu'à espérer que s'il a atterri en pleine forêt que ce soit près d'êtres humains. Les nouvelles seront longues à nous parvenir en cette saison de pluies les communications sont difficiles et incertaines.

Je préviens immédiatement les autorités portugaises qui alertent leurs postes et commandent des recherches.

La soirée à l'hôtel de Tête est bien triste. Tout le monde comprend mon anxiété et me fait preuve de grande sympathie. Chaque personne que je rencontre me questionne pour avoir des nouvelles. Il faut hélas aller se coucher sans en avoir.

Le lendemain matin toujours rien je décide de retarder mon départ. Durant toute la matinée le télégraphe et la radio ne chôment pas ! A midi ne sachant absolument rien, je suis obligé de partir, car j'ai le courrier d'Europe et je dois assurer la correspondance le soir même à Elisabethville. Je pars un peu confiant car je sais que les Portugais feront tout pour retrouver Raynaud. Pour comble de bonheur ma radio est en panne et je n'aurai donc pas de nouvelle avant mon arrivée à Elisabethville. A Broken Hill je retrouve Madame FINAT qui devait continuer avec Raynaud sur France. Lorsque je lui apprends que l'on est sans nouvelles de son pilote et de son avion depuis plus de vingt-quatre heures elle est très secouée, cela se comprend d'autant mieux qu'elle revient de la tombe de son mari, le grand pilote que fut Maurice Finat.

A mon retour à Broken Hill je prends à mon bord Madame Finat et l'emmène à Tête, elle sera plus près pour avoir des nouvelles. Et quelle ne fut pas notre joie d'apprendre en arrivant à Tête que Raynaud était retrouvé. Il avait atterri sur un banc de sable du Zambèze à 50 kms au sud de Tête, en panne d'essence. On me remet aussitôt deux messages de Raynaud où il réclamait de l'essence et annonçant sa position exacte.

On m'informe qu'une camionnette est partie ce matin pour le dépanner, mais que la route étant très mauvaise, il est probable que cette voiture ne pourra probablement pas passer la rivière qui coupe la route à la moitié du parcours. Je repars aussitôt en avion. Après 15 minutes de vol, j'aperçois l'Aiglon posé sur un banc de sable à proximité de la berge et près d'un village indigène, Raynaud à coté entouré de nègres me fait des gestes amicaux mais désespérés. Je l'avertis par un message lesté de ne pas s'en faire et qu'on s'occupe de lui.

L'isolement dans de pareils cas est une chose terrible. Puis toujours par message lesté je lui envoie des fruits, qui furent les bienvenus, m'a-t-il dit pas la suite. Je passe à quelques mètres du sol, à l'extrême ralenti et mon mécanicien Vye lui lance une tine d'essence. Aux gestes découragés de Raynaud, que je vois devant moi, j'en déduis que l'essence n'est pas arrivée à bon port. En effet sous le choc la tine a éclaté telle une bombe et l'essence perdue. Inutile dans ces conditions de recommencer.

J'avertis Raynaud par un nouveau message lesté qu'une voiture est partie à son secours. Puis je retourne à Tête. Avec Vye nous cherchons tous les moyens possibles pour lui envoyer rapidement de l'essence. Ce n'est hélas! pas très facile. Nous finissons par adopter la solution suivante : on emplira à moitié des bidons d'huile avec de l'essence. Nous espérons qu'ils tiendront au choc étant en tôle d'acier assez forte. Nous partons les lui jeter. Le premier arrive très bien, le second est légèrement défoncé mais l'essence a pu être récupérée ! A ce moment arrive la camionnette, j'arrête donc mon ravitaillement aérien. Raynaud doit être joyeux. Il n'aura pas fallu moins de huit heures à cette voiture pour faire 40 kms. Ses occupants ont été obligés de refaire deux ponts enlevés par les dernières et récentes crues. Ceci avec l'état de la piste explique ce retard. Voyager sur les routes d'Europe et sur la route de Paris-Nice sont deux choses bien différentes.

Je tourne en rond au dessus de Raynaud pendant qu'il fait rapidement son plein d'essence. Je désire l'escorter et assister à son départ. Le plein terminé son moteur part au quart de tour, il s'installe au poste de pilotage, essaye son moteur et met les gaz, j'assiste à tout cela tout en pilotant, il y a une heure que je vole au dessus de lui. Il ne faut pas s'attarder car la nuit arrive vite. Je présume que Raynaud ne désire pas passer une troisième nuit à la belle étoile quoique les nuits d'Afrique soient légendaires par leur enchantement. Il met les gaz, l'avion roule difficilement, catastrophe, il fait un cheval brutal, la queue se lève et cela va être le pylône brutal. A mon poste de pilotage j'ai le coeur serré. Tant d'efforts vont-ils être inutiles. Et bien non, la queue est retombée et l'avion a repris une position normale. Voyant toujours le moteur tourner j'en déduis qu'il n'y a rien eu de grave. En effet Raynaud repart aussitôt et décolle sans trop de difficulté. Me voilà soulagé mais j'ai eu chaud. Nous rentrons à Tête ensemble. Voilà une aventure qui se termine heureusement bien, mais combien les suites auraient pu être graves.

-----

A notre arrivée tout Tête était sur le terrain y compris l'intendant chef de région.

A peine atterri et à la tombée de la nuit, pendant que nous préparons son avion pour le départ de demain matin, Raynaud me raconte son odyssée. M'ayant perdu de vue dès le départ de Mozambique, il a piqué droit sur Tête, après trois heures et demie de vol, n'ayant pu se repérer exactement il pique vers le sud pour retrouver le Zambèze et une région plus hospitalière. Mais un fort vent debout a retardé considérablement sa marche. Il essaya en réduisant son moteur d'économiser son essence, mais jugeant qu'il n'arriverait pas à Tête il préféra choisir un bon terrain plutôt que de risquer un atterrissage sans moteur sur un terrain quelconque. Bien lui en prit puisqu'en virant pour prendre son banc de sable ses pompes se sont désamorçées par manque d'essence.

Dès son atterrissage Raynaud fut rejoint par des indigènes. Il leur remit des messages qu'un nègre emporta aussitôt, il lui fallut deux nuits et une journée de marche pour arriver à un poste de télégraphie.

Pendant ce temps-là Raynaud s'organisait tant bien que mal pour attendre, le plus confortablement possible, les secours qu'il espérait immédiats. Il installa avec l'aide des indigènes sur son banc de sable une paillote où il élut domicile pendant deux jours. Une autre question ne tarda pas à se poser. Raynaud avait faim et il n'avait pas de vivres à bord. Il réussit à se faire comprendre des noirs qui lui apportèrent un poulet vivant ; il ne put s'empêcher d'en rire car il n'aime pas la viande crue. Ce poulet cependant avec un peu de pain de manioc fut son repas du soir. Il le fit cuire sur un peu de braise. Il ne devait pas avoir très bon goût mais préférable que de ne rien manger.

Si première nuit fut assez pénible, dévoré pas les moustiques, son lit de sable guère moelleux et puis la hantise de se faire manger pas des crocodiles qui pullulent sur le Zambèze. Malgré les deux noirs qui le préservaient il ne dort pas beaucoup cette nuit là.

Le lendemain vers midi il fut heureusement ravitaillé par un vapeur qui assure le service sur le cours du Zambèze ; c'est une chance inouïe car il n'y a qu'un bateau par semaine. Le Commandant lui fit remettre des conserves, du vin et une bouteille d'Eau de Vichy qui fut un délice. Car cela faisait 24 heures que Raynaud n'avait bu.

Souffrant du soleil, car sa figure fut littéralement rôtie, les indigènes lui indiquèrent un endroit où il put se baigner sans danger d'être happé par les caïmans. Après ce bain réparateur Raynaud se prépare pour sa seconde nuit, il commence à trouver le temps long, cela fait 24 heures qu'il est là et il ne voit toujours rien venir. Il ne s'imaginait pas la lenteur des communications dans ce pays. Il croyait que l'indigène avait mangé ses messages. Mais la fatigue l'emporte et il s'endort, sous la garde de ses deux fidèles indigènes qui le gardent, comme la veille, contre les caïmans et les fauves.

La matinée suivant il désespère ne voyant rien venir et lorsqu'il a aperçu au loin le Bloch, sa joie ne connut plus de bornes et mes messages le rassurèrent complètement.

Que doit être la souffrance morale ajoutée à celle physique de ceux qui sont perdus dans le désert sans ressources? N'est-ce pas Saint- Exupéry et Pruvost ?

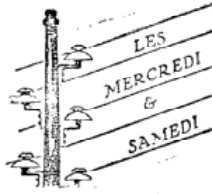
Raynaud à son arrivée à Tête fut l'objet d'une chaleureuse réception. Je dois louer ici le dévouement des Portugais qui firent tout ce qu'il est humainement possible pour le secourir et assurer son ravitaillement.

Raynaud et Madame Finat sont repartis vers France le lendemain matin à bord de leur Aiglon. Que cet exemple serve de leçons à ceux qui partent à l'aventure en aveugle. Méfiez-vous de l'Afrique ! Un incident quelconque peut prendre de grandes proportions, si vous négligez ces petits détails de ravitaillement à bord de votre avion.

*Jean ASSOLLANT*



*Déjà, probablement fin 1934, un autre appareil , le SCPA F-AKDY de le Régie Malgache, avait été en difficulté (embourbement) sur la lagune du Mozambique*



# La Dépêche

de Madagascar

	UN AN	SIX MOIS
France	50 fr.	35 fr.
Indes	120 fr.	65 fr.

Adresser les correspondances  
Communications et mandats  
à M. le Directeur Dépêche de  
Madagascar - Tananarive  
BOITE POSTALE 111 COMPTON POST 788

Les difficultés doivent  
exciter et non décourager.

POUR LA PUBLICITE :  
PUBLICITE MATHIEU & Co S.A.  
Tananarive, Tél. 418  
OU à la Direction de La Dépêche

## La DÉPÊCHE De MADAGASCAR

28 mars 1936

### UN ACCIDENT par Jean Assollant

Il y a quelque temps je vous avais narré l'atterrissage de fortune, sur le Zambèze du pilote REYNAUD qui avait accompagné Madame FINAT dans son voyage vers Madagascar.

Je ne me doutais certainement pas que, environ moins d'un mois plus tard, je passerai moi aussi, deux jours en brousse : ces deux journées furent hélas, suivies par un accident qui heureusement, se borna à des dégâts matériels.

Parti d'Ivato selon l'habitude, pour assurer le courrier, j'arrivai le jeudi soir à Tête, après un voyage effectué dans de très bonnes conditions. Le lendemain matin je devais rejoindre Elisabethville et décollai au petit jour de Tête. Les conditions atmosphériques étaient mauvaises, mais vous n'ignorez pas notre rôle de pilote de ligne qui est tout en conservant une sécurité, d'assurer régulièrement le courrier.

Je rencontrai, dès mon départ, le mauvais temps qui m'obligea à voler en rase-motte, cherchant mon chemin à travers les nuages très bas et une pluie assez violente. J'arrivai aux hauts-plateaux de la Rhodésie et me heurtai à un mur infranchissable ; j'essayai bien de m'engager dans quelque vallée, mais je me rendis compte qu'il m'était impossible de passer. Plutôt que de risquer un atterrissage de fortune dans la brousse, plutôt que de risquer un retour incertain à Tête m'obligeant à parcourir en arrière 400 Kms. à travers le mauvais temps et avec une quantité d'essence à peine suffisante, j'ai choisi la solution la plus sûre, celle d'atterrir sur le terrain de secours de Rufunsa-Valley qui se trouve sur notre ligne à 160 Kms. de Broken Hill et sur lequel j'attendrai l'amélioration des conditions atmosphériques. Sachant y trouver l'essence nécessaire pour continuer mon voyage en toute sécurité, je n'hésitai pas et atterris.

Je fus malheureusement immobilisé : l'avion s'étant enlisé sur ce terrain détrempé par une suite de pluies violentes qui tombaient sans arrêt depuis 15 jours. Il me fallait donc attendre que le soleil veuille bien sécher le sol afin de permettre le décollage.

Notre séjour à Rufunsa-Valley, quoique perdu dans la brousse, fut loin d'être désagréable. En effet, nous trouvâmes le gîte d'étape installé par les autorités anglaises d'une manière des plus confortables : lits, table de toilette, boys, cuisinier, salle à manger, nappes, serviettes, etc. : une seule chose manquait, c'était la nourriture.

Pendant que mon mécanicien Vye et moi installions notre antenne de T.S.F. afin de communiquer avec Tananarive, Broken Hill et Elisabethville, M. FRAISE, pilote de tourisme effectuant à bord son voyage d'entraînement, allait à la recherche du ravitaillement.

Notre dîner du soir consista en un poulet bouilli accompagné de pain, ma foi très bon, cuit par les soins du cuisinier indigène qui avait utilisé à cet effet de la farine laissée pas des gens de passage. J'avais bien à bord des conserves, biscuits, etc., mais je ne voulais pas y toucher tant que je n'avais aucune nouvelle de notre décollage ; dès le début de notre attente, je décidai l'économie des vivres.

Par T.S.F. je fis immédiatement prévenir Tananarive de notre atterrissage et demandai à Broken Hill une voiture afin qu'elle puisse prendre en temps voulu le courrier pour l'Europe. J'avoue que ce fut notre seul souci à tous et je suis heureux de pouvoir vous dire que le courrier a pu être acheminé à temps et arrivera à Paris avec un retard d'une journée seulement. Je passerai sur les difficultés qu'éprouva cette voiture pour nous rejoindre.

Notre situation, loin d'être tragique, n'était pas très gaie car nous étions à 160 Kms. de toute habitation européenne et nous subissions un véritable déluge. Il va sans dire que nous étions tous trempés jusqu'aux os malgré les imperméables et l'avion inondé, quoique bien protégé par des housses caoutchoutées. Malgré cela, le moral était bon du moment que le courrier avait pu continuer sa route.

Je vous signalerai en passant l'histoire tragi-comique que nous raconta l'employé européen chargé de l'entretien de la route et qui se trouvait ici tout à fait par hasard ; cet homme n'était d'aucun secours pour nous, ne possédant comme moyen de transport qu'une unique bicyclette.

Une nuit, étant couché avec un de ses amis dans le gîte d'étape, il fut réveillé par un bruit anormal : c'était tout simplement un lion entré dans la case et qui s'était attaqué à son camarade dormant paisiblement. Cet homme, à peine réveillé, chercha immédiatement son fusil, mais fut fasciné par une lionne qui attendait sur le pas de la porte prête à se jeter sur lui. Il hurla de frayeur, poussa de tels cris qu'il réveilla un autre européen de passage installé dans une case voisine ; il vint à leur secours, tua la lionne, blessa le lion qui s'enfuit laissant sa proie ensanglantée. Les deux hommes n'eurent qu'une seule ressource, celle de constater la mort de leur camarade ; le lion lui avait ouvert la carotide.

Lors de notre deuxième soirée, mon mécanicien Vye ayant été se coucher, je restai seul dans notre salle à manger improvisée et pensai à cette histoire dont voici le comique : pris d'une frousse intense, je rentrai précipitamment dans la chambre à coucher, fermant la porte à double tour et me couchai immédiatement ne pouvant m'endormir à la pensée qu'un lion était devant la porte prêt à nous faire subir le même sort.

Le lendemain la pluie cessa, le soleil apparut après une demi-journée de sécheresse, ayant préparé une piste avec l'aide d'une "trentaine d'indigènes, je décollai et atterris à Elisabethville dans la soirée, où je trouvai nos amis M. et Mme QUEUILLE, venus de France par la ligne Air-Afrique et attendant la correspondance pour Madagascar.

Le lendemain, lundi, nous repartions tous pour Madagascar, lorsqu'au décollage se produisit un accident bien imprévu que vous connaissez tous, et dont je vais vous donner quelques détails.

Vers 8 heures du matin, après avoir fait chauffer et essayer les moteurs, M. et Madame QUEUILLE, premiers passagers ayant effectué le voyage Madagascar-France aller et retour prenaient place à bord du Bloch F.A.N.T.K. «Ville de Paris». J'étais au poste de pilote, M. FRAISE à côté de moi et Vye à son poste de radio. J'allais prendre mon terrain et mis les gaz.

Je me rendis compte rapidement que le décollage serait laborieux, l'avion prenant difficilement sa vitesse sur le terrain détremé par les récentes et violentes pluies que venait de subir toute cette région. Au bout de 600 m j'essayai de décoller, l'avion malheureusement retomba. A ce moment jugeant la catastrophe inévitable, je réduisis les moteurs et actionnai les freins. FRAISE et moi, nous eûmes l'impression que ces freins ne fonctionnaient pas ; en effet, l'avion continua de rouler sur le sol.

FRAISE m'aida de toutes ses forces sur le levier du frein, mais la vitesse ne diminua pas davantage. Sur les 400 m. qui nous séparaient de l'extrémité du terrain, l'avion ne s'arrêta pas. C'est à ce moment que j'eus la certitude d'un accident ; je criai immédiatement à tout le monde de se porter en arrière afin que mes passagers se mettent en sécurité ; je coupai les contacts du moteur et l'avion entra avec une assez grande vitesse dans la brousse, parcourant une centaine de mètres à travers les futaies, coupant les arbustes qui se dressaient devant nous. J'avoue qu'à ce moment, je m'attendais au capotage, il n'en fut rien heureusement.

Une seconde émotion fut une ligne télégraphique, que je pris pour une ligne de transport de force, surgit devant nous. Il fallait à tout prix ne pas l'accrocher ; je réussis à passer en dessous et à éviter de justesse un des poteaux télégraphiques.

Quelques mètres plus loin se trouvait une voie ferrée ; troisième angoisse pour le pilote, escomptant pour la deuxième fois le capotage inévitable.

L'avion passa à toute vitesse sur le ballast et sur les rails, parcouru ensuite environ une cinquantaine de mètres. A ce moment, il heurta une pierre de lémonite et brisa le train d'atterrissage gauche. L'avion, privé de sa roue vint s'asseoir sur le sol, sur le côté gauche, et s'immobilisa. Malgré la faible vitesse, le choc fut assez violent et j'allai «embrasser» ma planche de bord.

Avant même de me retourner, je demandai immédiatement si quelqu'un était blessé et me levai de mon siège ; c'est à ce moment que je vis que mes passagers, très courageux, n'avaient eu aucun affolement. Madame QUEUILLE, en particulier, avait été très calme, mais j'aperçus malheureusement M. QUEUILLE, debout dans la cabine, dont le pied saignait assez fortement.



Immédiatement, nous sortîmes de l'avion, Monsieur QUEUILLE fut pansé par les soins du bord ; j'avoue avoir employé une méthode un peu forte et je m'en excuse auprès de lui : recevoir sur une plaie ouverte le jet d'une bouteille d'éther, ne doit rien avoir d'agréable. Les secours arrivèrent immédiatement et un docteur de nos amis qui se trouvait sur le terrain put donner ses premiers soins à notre blessé.

M. QUEUILLE fut conduit à l'hôpital où sa blessure fut soignée et il rentra aussitôt à l'hôtel. Il ne s'est pas écoulé pour tout cela plus de 45 minutes.

Je me permettrai de vous signaler l'attitude vraiment chic de mon mécanicien Vye qui, durant tout cet accident, se porta près de Mme. QUEUILLE afin de la protéger, ne pensant nullement à se mettre lui-même en sécurité.

Nous attendîmes à Elisabethville la venue de la « Ville de Tananarive » piloté par René Lefèvre, qui nous ramena tous à Madagascar.

Les causes de cet accident sont bien simples :

Un terrain détrempe, des freins dont l'efficacité fut bien réduite pour une masse de 5 000 Kgs lancée à plus de 200 Kms. à l'heure, roulant sur une herbe glissante et humide.

Ces lignes vous diront quel est le rôle du pilote de ligne. Il doit toujours triompher des difficultés qui surgissent devant sa route, il doit amener à l'heure juste les passagers, le courrier, la cargaison, mais il doit toujours garder la prudence qui assure la sécurité parfaite de nos lignes aériennes.

Cet accident démontre que l'aviation n'est pas une chose dangereuse. Faites la comparaison : en voiture, rentrez à 80Kms. à l'heure dans la brousse, traversez une voie, ferrée en pleine vitesse et venez heurter un mur ; dites moi dans quel état vous en sortirez les occupants. J'avoue que je ne tiens pas du tout à essayer cette comparaison.

Notre vie n'est pas toujours très drôle et depuis bientôt deux ans que la ligne est ouverte ; bien souvent nous avons eu de l'inquiétude, mais notre foi nous a fait triompher de ces difficultés.

Continuer avec ardeur la tâche qui nous est confiée, voilà notre récompense.

*Jean Assollant*