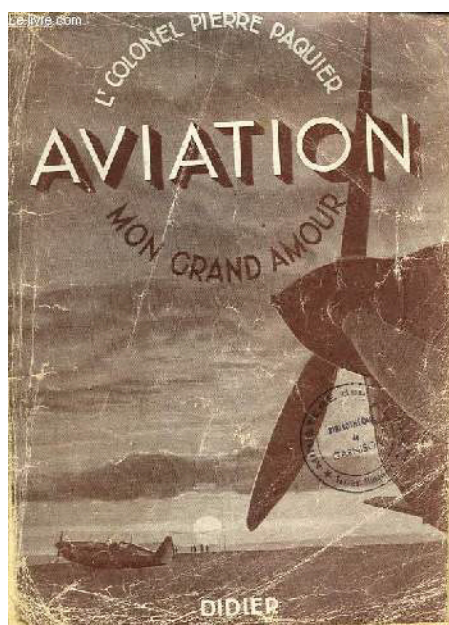


JEAN ASSOLLANT ET MADAGASCAR

Extrait de « Aviation, mon grand amour »



du Lt-colonel Pierre PAQUIER (1944)

Ces quelques pages écrites dans le contexte de ce qui pouvait être publié en 1944 sont totalement dithyrambiques et doivent donc être lues avec beaucoup de recul et un esprit critique en éveil... Par exemple, Armand Lotti et René Lefèvre ne sont jamais cités dans le raid de l'Oiseau Canari de 1929, qui aurait été entièrement conçu, organisé et réalisé par le seul Jean ASSOLLANT!, et pire, Lefèvre n'aurait eu aucune responsabilité et participation dans le développement de l'aviation malgache !

DEPECHE DE LAUSANNE

Je déplie le journal. Mon regard parcourt rapidement les nouvelles. Un entrefilet me saute aux yeux :

24 juin. Dépêche NTS.

« On annonce que le corps de l'aviateur Assollant vient d'être retrouvé dans les débris carbonisés, de son avion de chasse. »

Les lignes, imprimées en petits caractères, dansent devant moi. Sans mesurer encore la valeur de l'information, j'ai une sensation de froid au creux de la poitrine.

D'un trait, je relis le texte brutal qui précise la fin du capitaine Jean Assollant. Pas de ces précautions littéraires qui noyaient autrefois la mort

des héros dans un océan de mots. Pourtant, dans chaque coin de France, ce bref message a dû réveiller le souvenir du premier pilote français qui a franchi l'Atlantique nord.

Pouf moi, je n'ai pas pensé à l'aviateur, mais au compagnon très sûr qui m'avait donné sa sympathie dans mes joies, son affection dans mes peines, à celui qui, dans ses lettres si chaudes, si spontanées, miroir sincère de son caractère, savait comprendre, approuver, aimer toujours.

Mais tout cela n'est qu'égoïsme de ma part. Et la mélancolie que J'éprouve à remuer cette amitié rompue est faible chose devant la perte que notre aviation a subie.

LE PETIT JEAN

Fils du colonel Assollant, grand blessé de la guerre 1914-1918, Jean est né, en 1903, au Mans. Il est d'abord un petit écolier de cette ville que connaissent bien les fils d'officiers élevés au Prytanée militaire, pour s'y être arrêtés tant de fois, entre deux trains, à l'aller comme au retour de leurs congés, afin d'emprunter la ligne d'intérêt local qui aboutit à La Flèche.

Mais nous ne vous dirons pas, comme tant de biographes, que le futur héros est un enfant prodige, qu'il fait d'excellentes études et se classe constamment premier lors des compositions. Non : encore que fort bien doué, l'élève Assollant n'apporte pas une extrême passion à son travail. Il creuse son pupitre de dessins et de sculptures. Il lui arrive même d'égayer ses classes de distractions, voire d'extravagances, de faire fondre du chocolat, tandis que, devant le tableau noir, le professeur trace ses figures à la craie.

Ne voyez donc pas en lui un savant précoce, un fort en thème. Il se passe fort bien des secours de l'antiquité latine qui pourtant a nourri de maximes fortes tant de nos grands hommes. Ce que tente Jean Assollant, ce n'est point le travail en chambre, une existence immobile, c'est l'action. Avec la fraîcheur d'âme et Sa naïve ardeur de l'enfant, ses pensées ne vont qu'à l'univers des voyages, de l'aventure, avec une disposition très marquée à ramener toutes choses au réel.

LE MARIN ASSOLLANT

Pour errer de par le monde, on n'a pas l'embaras du choix. Jean Assollant se fera donc marin, « coureur d'océans », comme on disait autrefois. Il navigue d'abord comme matelot, puis il est nommé élève-officier sur un cargo de l'Atlantique sud qui a Bordeaux pour tête de ligne. De ce premier

contact avec la vie active, Jean gardera un souvenir profond :

« J'avais embarqué, me confia-t-il un jour, avec un commandant, rude marin, qui avait l'amour de son métier. Je te prie de croire qu'il nous faisait la vie dure. Tu aurais voulu le voir mener son bateau par mauvais temps. Mon Dieu, comme tout cela est loin ! Je me souviens pourtant d'un soir où la mer, qui était devenue grosse avec un fort vent, ne décolérait pas. Les moindres détails de cette soirée me sont restés présents. J'entends encore le tumulte des vagues qui brisait nos voix et couvrait les ordres du second. Les lames très fortes passaient complètement par-dessus le navire qui tanguait, roulait, dansait, avec des craquements inquiétants. J'avais achevé « mon quart » et regagné ma cabine. Mais impossible de dormir. En me cramponnant tant bien que mal, j'étais alors monté sur la passerelle. La nuit était noire comme un four. Le bâtiment se soulevait et retombait avec force. Les agrès sifflaient sous les rafales. Le vent fouaillait l'écume. D'un coup, l'affaire se gâta. Nous étions pris dans un grain violent. La mer en furie se mit à bouillonner. C'était mon premier coup dur en mer. Tu imagines ma surprise. Je devais avoir curieuse mine dans mon ciré noir, ruisselant d'eau glacée ; j'étais trempé, je grelottais de froid. Mais quel spectacle magnifique ! Je n'aurais pas donné ma place. Sur les deux heures du matin, les lames attaquèrent le bateau par le travers et le bâtiment commença à gémir, à vibrer de toute sa membrure. Des trombes d'eau balayaient le pont, les vagues venaient se briser au pied de la passerelle...»

On voit que Jean Assollant ne pouvait oublier l'époque où il avait appris à naviguer en luttant contre la tempête. La nuit, en fermant les yeux pour dormir, Jean revoyait l'image de cette mer en furie qui le hantait encore, de cette vie d'apprenti marin où, tandis que l'océan grondait, le cargo disparaissait dans le creux des vagues et semblait s'abîmer dans les flots.

A côté de cette atmosphère de dangers qui ne pouvait s'effacer de son esprit avide d'émotions fortes, Jean évoquait souvent pour ses amis les ports lointains en marge du monde où son cargo avait fait escale, les pays magnifiques et un peu irréels où les nuits sont si belles, les terres de grand soleil où la magie du spectacle emporte tout.

L'AVIATION

Pourtant, dès 1924, Assollant se décide à quitter la marine où il ne peut se résoudre à n'être, pendant une interminable traversée, qu'un rouage de l'imposant équipage d'une grande maison flottante. Jean préfère l'aviation où le pilote est seul à combattre dans le ciel, où l'homme a le temps et l'espace qu'il veut, où l'action se précipite.

A dix-neuf ans, Assollant s'engage d'enthousiasme dans l'aéronautique militaire. Le voici désormais dans cette aviation qu'il va aimer, ce qui s'appelle aimer, par dessus tout : le grand amour.

Sur un avion Caudron, Jean passe son brevet de pilote à l'école pratique d'Istres. Il est alors désigné pour servir au 34^e régiment du Bourget : dès son arrivée, le colonel l'affecte à la 5^e escadrille de chasse.

Peu après, Jean se porte volontaire pour faire campagne au Maroc. Sous les ordres du commandant Bouscat, il est cité à l'ordre des troupes d'opérations. A l'issue de la guerre du Riff, il rallie la France avec la croix de guerre, la médaille coloniale et les galons de sergent. Il revient au 34^e régiment d'aviation où il sert au groupe de grande reconnaissance, célèbre dans toute l'aviation sous le nom de « groupe Weiss ».

PILOTE DE RAID

Au cours de l'année 1927, pilote de grande marque, Assollant accomplit, en formant équipage avec le commandant Pierre VVeiss, un raid de plus de 8000 kilomètres à travers l'Europe avec escale en Russie.

En 1928, Jean décolle pour relier la France à l'Indochine. A la suite d'un accident, son appareil se brise en Turquie. De cet échec, Assollant ne conçoit aucune aigreur. Mais pour se changer les idées, il entreprend de franchir l'Atlantique nord. Séduit par ce projet, le ministre de l'air lui confie un avion Bernard, du type monoplane équipé d'un moteur Hispano de 600 chevaux. Jean surnomme son appareil « l'Oiseau Canari ».

Après plusieurs insuccès, notre pilote s'envole de la base aérienne de Dugny, près de Paris, le 6 septembre 1928 et met le cap sur New-York. Le mauvais temps le contraint à dévier sa route et il incline son vol vers Dakar. Une fuite d'essence s'étant déclarée, il se pose à Casablanca. Le dépit éclate sur son visage. Mais Assollant oublie vite son malheur. Aiguillonné par la leçon, il se met de nouveau à l'œuvre. L'énergie rayonne de sa figure, de son regard, de sa voix.

Alors commencent pour lui des tracasseries d'autres sortes ; les exigences des bureaucrates, les fantaisies des techniciens, les susceptibilités des contrôleurs. Il faut rallonger un réservoir, en raccourcir un autre, refondre des pièces entières de l'avion. Un jour, dans les bureaux, tout va bien ; le lendemain, tout traîne dans les tiroirs ou les dossiers. Pour obtenir un visa, Jean court d'une administration à une autre, se butant aux exigences différentes.

« Monsieur Assollant, on vous a trompé, lui déclare un ingénieur d'un air important. L'avion est à refaire. »

Ajoutez à cela une pluie de conseils où chacun lui trace des leçons :

« Le moteur n'est pas assez poussé; l'avion est trop fin ; un hydravion serait plus indiqué. »

Comme si tout appareil de raid n'avait pas ses faiblesses !

Il faut se débattre au milieu des négligences, des jalousies et des entêtements, se défendre contre les intrigues.

Assollant, qui ne vit que dans l'action» est fatigué d'embrasser des querelles. Il a bien d'autres pensées ! De guerre lasse, il quitte l'armée de l'air pour se consacrer tout seul, sans aide mais aussi sans contrainte, à la traversée de l'océan Atlantique.

On sait que les vents dominants de l'Atlantique nord soufflent de l'ouest vers l'est. Aussi est-ce tenter l'impossible que d'envisager la traversée aérienne dans le sens France-Amérique, avec les avions de faible rayon d'action dont on dispose en 1929. Libre de toute occupation officielle, Jean Assollant rallie donc New-York pour choisir une base de départ aux Etats-Unis.

Le 13 juin 1929, à dix heures, par grand vent d'ouest, Assollant grimpe lestement dans la carlingue de *l'Oiseau Canari* et s'envole de la plage d'Old-Orchard, au nord de Boston. Le décollage est très difficile et le pilote manque plusieurs fois de se tuer. L'avion s'enlise dans le sable de la plage. Jean Assollant ne se décourage pas. Après plusieurs tentatives, il parvient, avec quelle sûreté de main, à arracher son appareil et, contre toute espérance des spectateurs yankees, à se tirer de cette manœuvre délicate. Mais l'avion vole au ras de la mer sans pouvoir gagner de l'altitude. Assollant distingue la fumée blanche d'un bateau qui s'éloigne. Pendant un quart d'heure - les minutes semblent longues - l'appareil se soutient péniblement ; le nez du moteur est « plein cabré », tandis que la queue du fuselage s'incline à toucher les lames grises de la mer. Encore quelques minutes et ce sera la chute dans les vagues. Assollant ne perd pas la tête. Mais, pour écouter la raison, il va renoncer à sa tentation et larguer les réservoirs d'essence. Soudain, en jurant comme un païen, l'un des compagnons de bord découvre un passager clandestin qui s'était caché dans la queue de l'avion : ce poids inattendu déséquilibrait *l'Oiseau Canari*.

Par un éclat de rire, Assollant chasse la mauvaise humeur de ses camarades contre l'importun. Et, désignant du doigt le voyageur imprévu :

« *Mettez-le à l'avant* », ordonne-t-il, d'un air détaché et tranquille.

Séance tenante, l'avion reprend sa ligne de vol. Le raid se poursuit.

Et maintenant, pas une minute à perdre. Les yeux rivés au compas, Jean Assollant garde le silence et, sa volonté tendue vers le but, il fonce. Il y va de la réputation des aviateurs français si *l'Oiseau Canari* n'atteint pas son objectif.

« Arrivera-t-il ?... N'arrivera-t-il pas ? »

Dans tous les postes T.S.F. d'Europe et d'Amérique, les radios prennent part à la fièvre du pilote lancé au-dessus de la mer immense, verte, houleuse, fermant l'horizon sans rivage perceptible. Les petits

télégraphistes montent et descendent en courant le grand escalier de l'agence Havas. Au téléphone, le ministre de l'Air quête des nouvelles. Seul à travers l'Atlantique, Jean n'entend que la respiration de son moteur ; il ne voit rien, entre le ciel et l'eau, que les secousses de la houle et le scintillement des vagues.

Le lendemain 14 juin, après vingt-six heures de vol, la bruine se lève, laissant apercevoir au loin, par delà un horizon de mer bleue, la côte d'Espagne. Sous l'éclatante lumière, Jean se frotte les yeux. La toile de fond se déchire sur des ondulations de rivages dorés, dans un tourbillon d'oiseaux de mer.

Ayant franchi 5 000 kilomètres et relié deux continents, Assollant se pose avec émotion près du port de Santander en Vieille Castille. Virtuose du pilotage, il fait un atterrissage, merveilleux de finesse et de précision, sur l'étroite plage de Comillas. *L'Oiseau Canari* est laissé à la garde des gendarmes espagnols, tandis que l'équipage s'abandonne au sommeil.

Pour la première fois, l'Atlantique nord vient d'être traversé par un aviateur français.

La nouvelle fait sensation. Jean Associant rallie la métropole. Il est fêté avec enthousiasme par ses compagnons. A l'Hôtel de Ville, le conseil municipal de Paris le reçoit comme un souverain.

Sur le terrain du Bourget, Jean est fait chevalier de la Légion d'honneur. La joie est peinte dans ses yeux. Par une délicate attention du commandant Pierre Weiss, la croix lui est remise par son père, le colonel Assollant. Enfin, l'Aéro-Club de France attribue au jeune aviateur sa grande médaille d'or.

FRANCE-MADAGASCAR

Jean Assollant ne va pas s'arrêter en si beau chemin.

Au cours de l'année 1933, il décolle de nouveau sur *l'Oiseau Canari*, afin de tenter de battre le record de distance en ligne droite. Ayant choisi, cette fois, un terrain de départ en Algérie, il vole trente-six heures d'Oran à Karachi, couvrant une distance de 6 600 kilomètres.

En 1934, Jean Assollant accomplit la liaison aérienne France-Madagascar. Il ne regagne pas l'Europe et s'installe à Tananarive où il prend les fonctions de chef pilote de la Grande Ile.

Le 29 juillet 1934, Assollant inaugure « la bretelle » postale Tananarive-Broken-Hill qui, en liaison avec les Impérial Airways, par la ligne anglaise Londres-Le Cap, relit; Madagascar à la France.

LE POOL FRANCO-BELGE

En 1935, Jean Assollant raccorde à Elizabethville le réseau aérien malgache. Une semaine sur deux, le vol est prolongé par la société belge Sabena vers Léopoldville et Bruxelles. La semaine suivante, le courrier est transporté d'abord à Alger par les équipages d'Air-Afrique, puis à Paris par les avions d'Air-France.

Ce que veut Assollant ?

Assurer un service aérien hebdomadaire de Paris à Tananarive, en moins de soixante heures, soit deux jours et demi C'est le temps qu'ont mis, en décembre 1933, avec un avion de tourisme équipé d'un petit moteur de 190 chevaux, les aviateurs Génin et Robert lors de leur raid. Ce voyage, qui faisait autrefois figure de prouesse (car il comporte 11 000 kilomètres au-dessus de la mer, de la forêt tropicale et du désert, en passant par les climats les plus divers), Assollant entend le renouveler régulièrement chaque semaine, à l'aller et au retour, à condition de disposer de quatre avions avec leurs équipages répartis sur le parcours France-Madagascar. Car la distance de Paris à Tananarive ne représente, avec des avions postaux modernes faisant 330 kilomètres à l'heure, que 33 heures de vol. On pourrait donc, pour le plus grand confort des passagers, se borner à voler de jour pour se reposer la nuit.

Evidemment, convient Assollant, le problème change si, pour des raisons d'économie, on ne dispose que d'un seul avion et d'un équipage, ou si, pour emporter plus de courrier, on veut, au lieu de suivre la ligne droite par Le Caire, desservir toute l'Afrique française - Afrique équatoriale (Brazzaville), occidentale (Dakar) et septentrionale (Alger). Une semaine de voyage devient alors indispensable. Quel gain néanmoins sur les vingt-quatre jours de la voie maritime !

Une bande d'atterrissage de secours est bientôt aménagée, au centre de l'îlot isolé Juan de Nova, dans l'océan Indien, à mi-distance de Mozambique et de Tananarive. L'avion d'Assollant quitte le soi de la Grande île à Mainirano où se trouve la station radio-goniométrique qui par T.S.F., guidera le pilote jusqu'à Juan de Nova, puis vers la côte de l'Afrique orientale portugaise.

LE RESEAU INTERIEUR DE MADAGASCAR

La ligne aérienne France-Madagascar une fois organisée en collaboration avec le commandant Dagnaux, Assollant va mettre sur pied le réseau intérieur de île. Industriel, remuant, toujours à la piste du nouveau, il dote, d'un courrier postal régulier, notre colonie lointaine, dont les terrains se répartissent sur quatorze degrés de latitude, depuis la zone équatoriale jusqu'aux mers australes. L'île s'étend en effet sur une superficie de

624 700 kilomètres carrés qui, dépassant la France, la Belgique et la Hollande réunies, représente deux fois l'étendue de l'Angleterre.

Tâche immense pour le pilote de l'avion postal que de parcourir ce petit continent et de sauter des montagnes, comme le Tsaratanana, qui atteignent près de 3 000 mètres d'altitude.

Les difficultés, qu'oppose le climat, ne sont pas moindres.

Pendant la saison des pluies, d'octobre à fin mars, l'orage sévit presque quotidiennement l'après-midi et dure très tard dans la nuit, si bien que les heures de vol se restreignent, même dans la matinée, à très peu de temps, puisqu'il faut laisser tout d'abord le soleil évaporer les brumes qui se lèvent du sol. Durant toute cette période, le pilote est très gêné par les grains côtiers, les tornades et les cyclones d'une extrême violence, qu'accompagne un vent dépassant cent kilomètres à l'heure, tandis que la pluie tombe avec une intensité prodigieuse : la forêt malgache reçoit, chaque année, six mètres cubes d'eau par mètre carré.

Lors de la saison sèche, d'avril à octobre, il faut compter sur le coup de mousson qui dure quatre ou cinq jours. En outre, les brumes, le brouillard et la pluie rendent les voyages très difficiles sur le versant est, d'autant plus que toute la région est très accidentée et coupée de profonds ravins où coulent de véritables torrents.

En regard de ces obstacles, il faut songer toutefois qu'un poids très faible de courrier, 500 grammes par exemple, apporté en un point de la brousse, représente une cinquantaine de lettres pour les colons de cette région éloignée et supprime pour eux la sensation d'isolement.

Piloté par Jean Assollant, le petit avion malgache de la ligne intérieure décolle de Tananarive dès l'arrivée du gros multimoteur de la métropole, parcourt toute l'île et revient dans la capitale, la veille du départ, de l'avion de France.

La fréquence, la vitesse et la régularité du courrier aérien sont telles qu'on constate bientôt dans l'île une baisse accentuée du trafic télégraphique. Les vingt-cinq mille Français de la colonie et les trois millions de Malgaches ont, dans l'horaire fixé et scrupuleusement observé par Assollant, la même confiance que les gens de la métropole dans un vieil indicateur Chaix des chemins de fer. Le succès ne se fait pas attendre. Jean jouit du fruit de tant de peines.

DIRECTEUR DE LA NAVIGATION AERIENNE

En septembre 1937, la ligne Alger-Tananarive passe, sous pavillon français, à la Régie Air-France, dont la direction est confiée au commandant Dagnaux, tandis que Jean Assollant est nommé directeur de la navigation aérienne à Madagascar. Le gouverneur général, qui favorise Assollant de sa

confiance, se repose sur lui de toute l'aéronautique civile à la colonie.

A ce titre, Jean, qui prend l'affaire à cœur, s'occupe non seulement du courrier intérieur de File, mais de ce qui concerne les transports aériens commerciaux, l'aviation de tourisme, l'infrastructure, la protection météorologique et le service radiogoniométrie. Sous son impulsion, cinq aéro-clubs se créent à Tananarive, Tamatave, Majunga, Fianarantsoa et Tuléar. De jeunes pilotes sont formés sur des avions-école amenés de France, tels que le Potez 60, le Potez 36, le Luciole, le Pélican, le Phalène et le Phrygane.

LA GUERRE

En 1939, Assollant se porte volontaire pour faire campagne contre l'Allemagne et rallie la France. Il est affecté, sur ses instances, à une escadrille de chasse. Vainqueur en combat aérien, il est cité à l'ordre de l'armée de l'air (1). Quelques mois après l'armistice, il retourne à Madagascar et reprend son poste de directeur de la navigation aérienne.

(1) Comme ton mari, Mme' Suzanne Assollant rejoint la France en danger et s'engage, en 1940, dans le service automobile de la Croix Rouge. Elle recueille de nombreux blessés sur la ligne de feu où sa conduite lui vaut la Croix de guerre avec une très belle citation.

Nous sommes en 1941. Les relations maritimes avec la France sont supprimées. Madagascar vit en économie fermée : aucun outillage, aucune pièce de rechange, aucune aide ne peuvent parvenir de la métropole. Le courrier aérien intérieur va donc disparaître. Les colons se retrouveront dans l'isolement du temps de la conquête. Ils reverront le sac de lettres transporté à dos d'homme. Les déplacements se feront de nouveau en « filanzane », la chaise à porteur dont l'étape journalière n'est que de trente kilomètres.

Plus d'avion postal ! C'est mal connaître Assollant.

Au gouverneur général qui l'interroge avec anxiété, il répond :

« Je me débrouillerai avec les moyens du bord »

Jean, dont l'esprit n'est jamais à court de ressources, tient parole. Fuselages, empennages, moteurs, hélices, magnétos, instruments de bord, appareils de T.S.F. sont remis en état par les mécaniciens d'Assollant avec l'aide de quelques indigènes. Les vieux matériaux sont récupérés, fondus et servent à faire des pièces de rechange. Grâce à de véritables tours de force et à des réparations qui feraient frémir les ingénieurs du service technique, les avions partent à l'heure fixée. Aucun courrier aérien ne fait défaut. A preuve les résultats obtenus pendant l'année 1941.

Au cours de cette même année, les deux lignes, celle du nord, avec 2 880 kilomètres, onze escales : Ivato, Majunga, Port Bergé, Antsohihy, Analaiava, Ambanja, Diégo-Suarez, Vohémar, Sambava, Antalaha, Maroant-setra ; celle

du sud, 2 686 kilomètres - quatorze escales : Ivato, Ankavandra, Miandrivazo, Belo, Morondava, Manja, Tuléar, Moromba, Betioky, Ampanihy, Bekily. Ambovombé, Behara, Fort-Dauphin, ont été desservies hebdomadairement - 1 900 passagers ont trouvé place à bord, les billets étant retenus plus de trois mois à l'avance.

Plus de 466 000 kilomètres ont été parcourus en 2250 heures de vol ; 18 780 kilogrammes de lettres, 4 200 kilogrammes de plis officiels ont été transportés.

Jean Assollant ne borne pas son effort à notre colonie de Madagascar. A sept cents kilomètres à l'est de la Grande Ile, La Réunion se voit aussi isolée, coupée de toutes relations extérieures.

Dès son retour du front, Jean fait un vol d'étude pour relier les deux îles par la voie aérienne. Il emporte en même temps, pour les habitants de Saint-Denis, un important stock de médicaments. Sous son impulsion, les travaux d'aménagement du terrain de La Réunion sont poussés hâtivement. Le 9 décembre 1940, le *Jacques-Ringel* (2), bimoteur Goéland, piloté par Assollant, inaugure le courrier aérien Tananarive-La Réunion en trois heures trente-sept minutes de vol. L'appareil est de retour le 12 décembre.

(2). Ainsi appelé en souvenir du pilote de ligne, compagnon d'Assollant, qui se tua sur le terrain de Morondava en service aérien commandé.

La ligne postale entre les deux îles va être désormais exploitée régulièrement.

« *JEAN ASSOLLANT FIT A SON ORDINAIRE* »

Comment disparut Jean Assollant ?

On peut, je crois, lui accorder la louange que Turenne décernait à Condé :
« Monsieur le prince fit à son ordinaire. »

Le 6 mai, Assollant reçoit l'ordre de rejoindre son escadrille,

Le 7 mai, seul à bord de son Morane, il se heurte à une patrouille triple, soit neuf avions de chasse. Environné d'adversaires, enveloppé de toutes parts, Jean est abattu en flammes. Voici le texte de sa dernière citation à l'ordre de l'Armée de l'Air :

« Prestigieux pilote formé sous les cocardes et qui a toujours su cultiver, dans la gloire que lui ont valu ses prouesses du temps de paix, les belles traditions militaires d'honneur, d'abnégation et de sacrifice qu'il tenait à la fois de sa famille et de sa formation. Fidèle une fois de plus à ces nobles traditions, a quitté la direction de son service pour venir prendre la tête d'une patrouille de chasse. Est tombé, pendant une mission de couverture au cours de laquelle il n'a pas hésité à attaquer des éléments de chasse adverses malgré leur supériorité numérique écrasante. »

Ainsi disparut le capitaine Jean Assollant, pilote de chasse, pilote de ligne, héros de l'Atlantique, des combats du Riff et de France.

Pour reprendre un mot de Bellessort, Jean Assollant avait toujours eu le culte de la force d'âme, « car Rodrigue a raison et c'est Werther qui ment ». En quoi Jean était un maître de la jeunesse. En quoi aussi il aurait mérité l'apostrophe de Georges Clemenceau à un officier qui avait bien servi son pays :

« Il y a deux catégories d'hommes : ceux qui pensent à eux avant de penser à leur patrie, et puis les autres. Je sais que vous êtes de ces derniers ».

« *VIBRANT, CONFIANT, JOYEUX* »

En réveillant ces souvenirs sur mon compagnon de l'aviation malgache, je pense avec une indicible nostalgie à la Grande Ile, baignée de lumière limpide, que l'avion de Jean Assollant avait survolée si souvent et que mon ami connaissait tout entière.

Au cours de ses deux mille voyages à travers la colonie, le regard clair de Jean s'était reposé tant de fois sur les arbres immenses et centenaires de la forêt Tanala qui, envahie de partout par les lianes, vient mourir à la lisière des hauts-plateaux.

A pied dans la brousse afin de chercher un terrain de secours ou, fraternel à la détresse d'un des siens, pour retrouver un pilote en panne, Assollant, prodiguant sa fatigue, avait fouillé les taillis de Nossi-Bé aux fougères arborescentes. Il avait goûté, à même l'arbre, aux bananiers de Fanovana chargés de grappes. Il avait mangé le riz de l'amitié et conversé bien souvent avec le chef Bara, au visage tanné, crevassé, le vieux guerrier qui lui disait en son langage imagé :

« *O rayamandreny* » : « *Tu es mon père et ma mère.* »

Avec son appareil, Jean avait frôlé, en rase-mottes, les sentiers étroits et grimpants à pic d'Andriba où se glissent, entre les pousse-pousse cahotants, les filanzanes au balancement cadencé.

A quelques mètres de hauteur, par le hublot de la carlingue, il avait photographié les torrents aux rives abruptes et les cascades aux eaux vives de la Mandraka, les barques à balancier des Comores, les pirogues sur les eaux dormantes du lac Alaotra.

Jean Assollant, qui avait fait plusieurs fois le tour du monde, portait en lui un univers. Ses récits colorés, auxquels son étonnante gaieté, sa verve primesautière, sa fantaisie, donnaient une vie surprenante, étaient remplis de détails passionnants sur la terre malgache dont il connaissait les recoins. Causeur exquis, il parlait avec attachement des Sakalava ou hommes du pays des grandes rivières, des Tanosy les gens des îles, des

Tanala qui habitent les forêts. Je revois son visage rieur quand il passait en revue les escales aériennes de Madagascar, désignant chacune, avec gaminerie, par le nom du colon français qui l'avait le mieux accueilli.

De ses souvenirs, Jean charmait ses amis qu'il recevait avec une magnifique hospitalité. Je sens encore dans ma bouche la saveur inégalée des fraises de l'Imérina, des mangues de Fénériver, des ananas d'Andévorante dont la table d'Assollant était garnie, cette table où la teinte mauve des bougainvillées se mariait, dans les poteries de terre brune, au ton pourpre des roses d'Antsirabé.

Emprise du passé sur l'âme, pouvoir sur l'esprit d'un cher compagnon disparu, d'un véritable ami selon La Fontaine : je suis de nouveau à Madagascar, dans le jardin jouxtant le champ d'aviation d'Ivato, au cœur du pays hova. La tête légèrement en arrière, Jean Assollant est là, à mes côtés, à l'ombre du ravenale, « l'arbre du voyageur », que notre jardinier Randriamazo taille avec un soin jaloux. Jean me parle :

— Demain, j'irai à Diégo-Suarez. J'emporterai le courrier pour le nord de l'île.

— Tu n'auras pas beau temps.

— Oui, l'avion dansera. Bah ! Tant mieux. Cela rompra la monotonie du voyage, conclut Assoyant, savourant par avance sa joie.

J'écoute mon ami, avec une sympathie parfois nuancée d'étonnement : car je crois le connaître et j'apprends chaque jour quelque chose de lui. Je regarde son visage jeune, hâlé, l'air un peu rude : sous cette rudesse, le cœur le plus noble, le plus tendre.

— Tu te souviens, Jean, de ta traversée de l'Atlantique. On ne parlait que de toi dans tout Paris. Les jeunes te criaient leur enthousiasme.

— Mais toi et les camarades, qu'est-ce que vous en pensiez ?

— Comme tout le monde. Nous trouvions cela merveilleux.

— Oui, j'ai été loué au delà de ce qu'on peut rêver. Pourtant, vois-tu, je préfère mon métier d'aviateur colonial.

— Mais la gloire ?

— N'en parlons plus. Cela ne vaut pas le ciel de Madagascar. Courir l'île en avion, transporter dans le bled lettres et médicaments, partir chaque jour à l'heure fixée avec un appareil qui parfois ne marche pas, survoler des pays perdus, damer le pion à tous ceux qui n'ont pas foi en l'aviation, être en mouvement du matin au soir, vois-tu, c'est merveilleux. Ah ! Non, tu le sais trop bien, je ne donnerai pas mes rudes tournées de la brousse, mon existence de plein air et de beau soleil, ma vie d'action, pour un bureau d'administrateur à Paris, même avec un pont d'or. Non, je ne me vois pas en fonctionnaire : les journées me paraîtraient trop longues. Sans voler, la

vie est un supplice... L'aviation n'est-elle pas notre grand amour ?

Assollant relève la tête et, d'un geste affectueux, pose la main sur mon épaule. Sur son visage passe un souffle sain, vivifiant.

Le jour tombe. Le vent fraîchit. Des feux s'allument sur la colline de Tananarive, laissant les rizières dans l'ombre. Sur la véranda, le boy Rakoto donne l'électricité. Un grand flot de lumière douce jaillît au-dessus de nos têtes. Jean se dresse. Sa main serre la mienne. Un battement de porte fait trembler le grillage de la moustiquaire. D'un bond, Assollant passe le seuil et saute les marches de la case en me lançant l'adieu malgache, le mot qui chante :

« Véloume (3) »

Vibrant, confiant, joyeux-, il s'éloigne à grands pas qui sonnent sur le chemin.

... Vibrant, confiant, joyeux : c'est l'image que je garde de Jean Assollant. C'est ainsi que je le vois dans son avion de chasse, quittant le terrain d'aviation pour son dernier combat.

(3) Prononciation française du mot malgache « veloma »

Transcription et mise en page : François-Xavier BIBERT - 2017

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

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