

# **L'Aéro**

17 août 1934

## **Comment on « repère » une ligne aérienne**

*par Jean ASSOLLANT*

[Site personnel de François-Xavier BIBERT](#)  
[Jean ASSOLLANT, pilote de l'«Oiseau Canari»](#)

*On sait que Lefèvre et Assollant ont projeté d'organiser une ligne postale entre Broken Hill et Tananarive, de façon à faire gagner un temps appréciable au courrier de France en correspondance avec la ligne Londres-Le Cap des Impérial Airways, et c'est pour mettre sur pied ce projet qu'ils viennent de réaliser l'étude d'itinéraires différents à bord des deux trimoteurs S.P.C.A. avec lesquels ils décollèrent de Cannes le 12 juillet dernier.*

*Jean Assollant a bien voulu vous adresser de Tananarive l'article qui suit et qui montrera ce que fut l'exécution de la première partie de leur programme.*

C'est après un voyage absolument magnifique et sans histoire, on peut le dire, que nous sommes arrivés à Tananarive, Lefèvre et moi, avec nos deux trimoteurs S.P.C.A. qui se sont très bien comportés.

Depuis notre départ de France, nous eûmes, c'est une chance, un ciel toujours clair, une visibilité excellent, bref, des conditions atmosphériques vraiment exceptionnelles. A Tobruck seulement, nous eûmes à subir les effets du vent de sable et ressentîmes la plus grande chaleur (45° au-dessus dans la carlingue) en survolant la Haute-Egypte.

Je passe sous silence quelques grains sans importance rencontrés entre Malakal, Juba et Enteb.

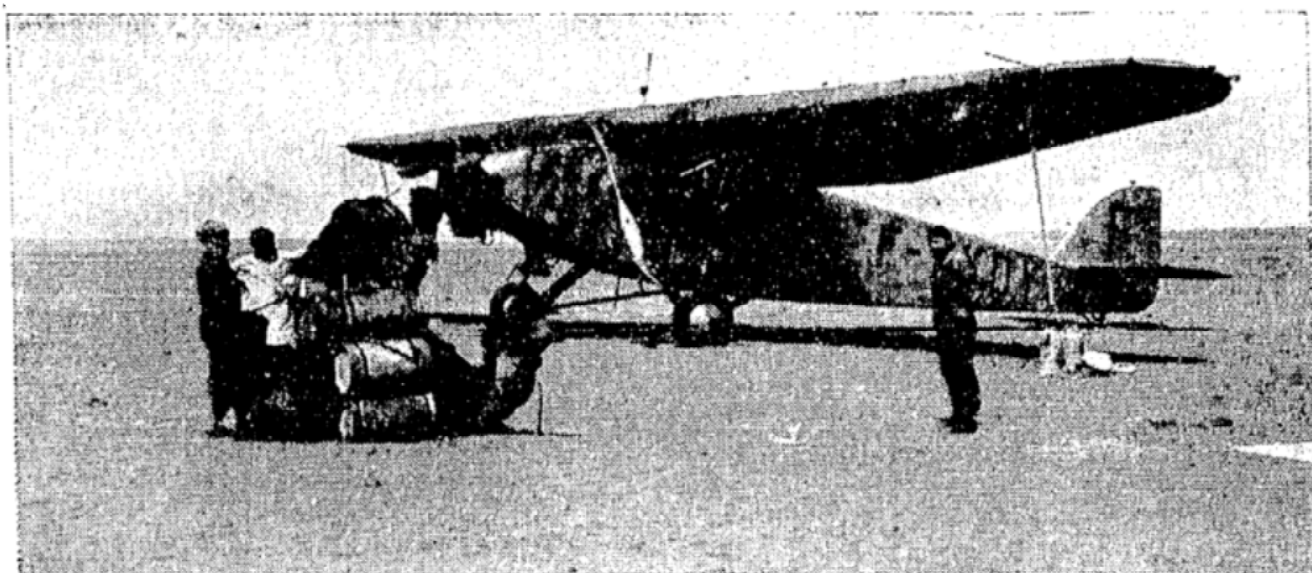
C'est à Nairobi, que nous nous sommes dissociés pour étudier, selon notre programme, des itinéraires différents. Lefèvre se dirigeant vers Broken-Hill et Quélimane, tandis que je maintenais mon cap sur Dar El Salaam et Limdi.

Après repérage minutieux des parcours, nous nous sommes retrouvés à Mozambique et avons vogué de conserve par la suite jusqu'à Tananarive où nous avons atterri sans incident, sur le vaste terrain d'Ivato.



**Le terrain d'Ivato à Tananarive en 1934**

Nos moteurs ont bien tourné ; seul Lefèvre eut quelques ennuis de segments dus à l'huile de ricin, ce qui motiva son atterrissage entre Wadi-Halfa et Atbara. Il aurait pu continuer avec deux moteurs, mais, à juste raison, il préféra ne pas fatiguer ses autres moteurs et s'arrêta en plein désert pour réparer. Il me rejoignit le lendemain à Atbara.



*Le ravitaillement du trimoteur de Lefèvre s'effectuant en plein désert, les bidons d'essence sont portés à dos de chameau et, dès le « plein » fait, le trimoteur reprend son vol.*

Nous allons avoir à créer et modifier de nombreux terrains dans l'Est-Africain portugais. L'infrastructure y est actuellement très sommaire, pour une ligne régulière. Les Portugais ont été très accueillants et nous facilitèrent les choses.

Après une vérification de notre matériel, le premier courrier partira avec Lefèvre, la semaine suivante ce sera mon tour et ainsi de suite. Nous comptons faire jusqu'en décembre, saison des pluies, un trafic hebdomadaire, et nous verrons par la suite la possibilité de continuer chaque semaine en dehors de la saison sèche. Il sera d'ailleurs peut-être préférable de n'avoir qu'un courrier tous les quinze jours mais d'une régularité parfaite.

Nous avons avec nous deux mécaniciens fort habiles et dévoués tout autant que nous-mêmes à la réussite de notre mission.

Nous allons avoir un sacré coup de collier à donner, et, si le matériel tient, le coup — ce qui ne fait aucun doute — nous espérons que nos efforts seront couronnés de succès, et ce sera pour nous la plus belle récompense.

*Jean Assollant*