



Le trimoteur S.P.C.A.VII partant pour Broken-Hill.

UN AN D'EFFORT À MADAGASCAR

par Jean Assollant – Juin 1935

A la suite de ses voyages à Madagascar, Lefèvre, mon compagnon de bord de toujours, avait jugé qu'il était possible et nécessaire de relier à la métropole, au moyen d'un courrier régulier, notre magnifique colonie.

Grâce à l'appui bienveillant et éclairé du Ministre de l'Air et de M. Cayla, gouverneur général de la colonie, nous sommes passés depuis un an dans le domaine des réalisations. Plus que tout autre, le gouverneur général Cayla sait ce que l'on peut attendre de l'aviation pour assurer la sécurité et stimuler le développement de nos possessions d'outre-mer. Pilote lui-même, il a été pour nous un protecteur hors de pair. Il connaît les possibilités de ce nouveau moyen d'expansion, de rayonnement, d'échanges, sans en ignorer les difficultés, ni les risques. Nous ne saurions lui être assez reconnaissants d'avoir bien voulu nous accorder sa confiance pour l'exécution de la tâche difficile que nous nous étions fixés et nous avons fait de notre mieux pour nous en montrer dignes.

Il était impossible, étant donné les moyens réduits dont nous disposions, de songer à faire fonctionner, à nous seuls, une ligne France - Madagascar. Le trajet comporte en effet plus de 11 000 kilomètres, au-dessus de la mer, de la forêt tropicale et de désert, en passant par les climats les plus divers.



Jean Assollant et René Lefèvre



22 Juin 1929. — L'« Oiseau Canari » est exposé aux Tuileries au lendemain de la traversée de l'Atlantique-Nord. De gauche à droite : Le colonel Poli-Marchetti, Assollant, Lotti, Laurent-Eynac, ministre de l'Air, Lefèvre et le commandant Weiss

Aussi avons-nous décidé, pour commencer, d'exploiter la ligne en « pool » avec la compagnie anglaise « Impérial Airways », à qui nous confions à Broken-Hill le courrier pris à Tananarive.

En juin 1934, toutes les questions d'organisation générale enfin réglées, nous quittons, Lefèvre et moi, la France pour Madagascar, pilotant chacun un petit trimoteur S. P. C. A. à moteurs Salmson 135 CV., et emmenant avec nous nos fidèles radios-mécaniciens Léon Vyé et Rolland Chollet.

Après un mois de voyage, nous atterrissons le 13 juillet 1934 à Ivato, aérodrome de la capitale malgache, où le gouverneur général Cayla et une nombreuse foule nous réservent l'accueil le plus chaleureux.

Un mois, nous dira-t-on, après les records de Mœnch, de Génin, de De Forges, des regrettés Goulette et Finat, c'est bien long ! Le bateau ne met que 25 jours ! Oui, mais il ne s'agissait pas, pour nous, de battre un record ni même d'effectuer une performance. Il s'agissait d'étudier et d'éprouver notre matériel, d'examiner avec patience et méthode les conditions de la route et du fonctionnement du futur courrier aérien.

C'est grâce à cette méthode que deux semaines après notre arrivée, le premier courrier régulier décollait de Tananarive. « Le Service de la Navigation Aérienne » (puisque c'est ainsi que s'appelle officiellement la ligne Tananarive-Broken-Hill), était créé.

Depuis, le courrier n'a pas cessé d'être assuré régulièrement dans les deux sens chaque semaine. Au 1^{er} avril 1935, les résultats étaient les suivants : 180 00 km parcourus en 1 400 heures de vol et plus de mille kilos de courrier transporté, ce qui représente environ deux cent mille lettres. La ligne étant à l'essai, il nous était impossible de prendre des passagers. Cependant, à titre tout à fait exceptionnel, nous avons transporté le gouverneur de Mozambique, en tournée dans sa colonie, et quelques mois plus tard, un portugais qui devait suivre d'extrême urgence le traitement antirabique.

Quatre-vingts traversées du canal de Mozambique (500 km), soit 40 000 km au-dessus de la mer, ce qui représente treize fois la traversée de l'Atlantique sud, ont été effectuées. Pendant le trajet, grâce à la T.S.F., les avions restent en liaison constante avec les postes de Majunga et Mozambique, dont la longueur d'onde est de 600 mètres. De plus, il est prévu deux postes radiogoniométriques dont l'un est déjà en construction.



Mozambique : changement d'avion



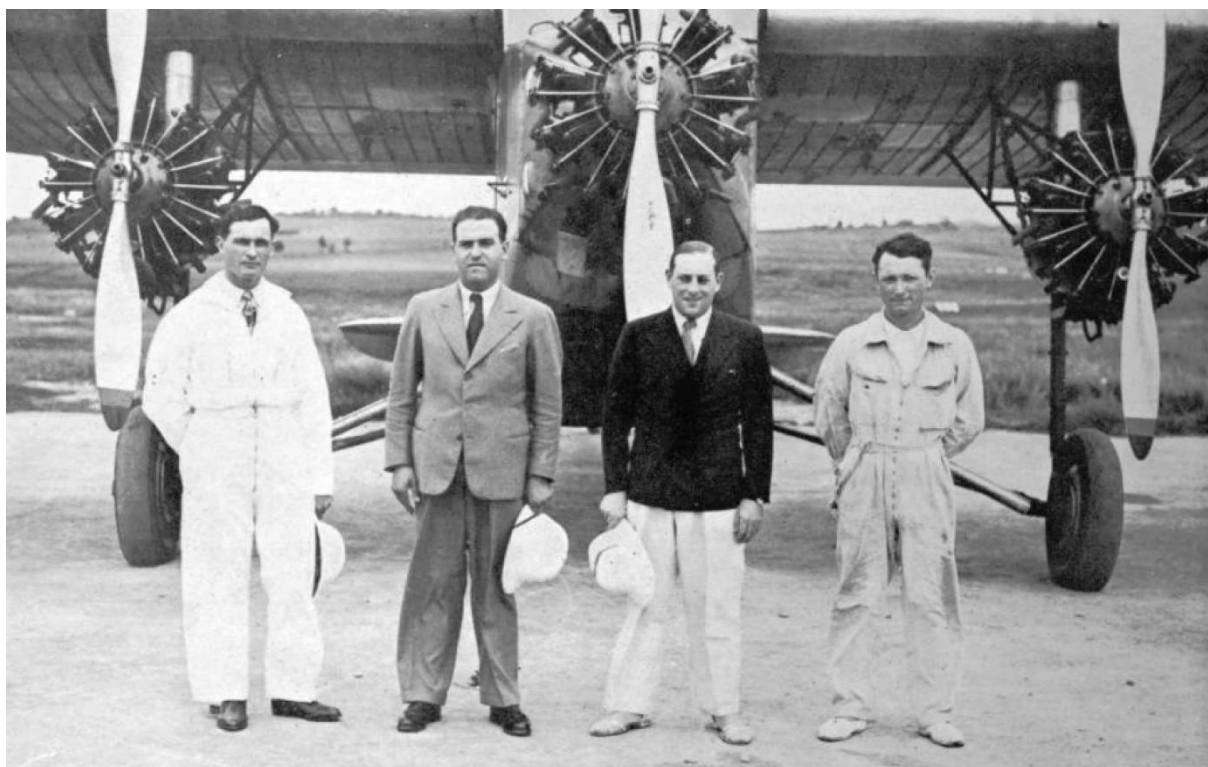
La roue d'un trimoteur enlisé à Quelimane durant la saison des pluies.

L'horaire observé est le suivant :

Départ de Tananarive le lundi à 8 h. Nous atteignons Andrafiavelo, situé sur la côte ouest de Madagascar à 10h 30. Après un court arrêt pour le ravitaillement, nous repartons pour Mozambique où nous atterrissons vers 15 h. après avoir survolé l'immense détroit pendant quatre heures.

Nous passons la nuit à Mozambique, que nous quittons le mardi matin à 4h 30. Deux escales à Quelimane et Teste viennent rompre la monotonie de cette longue étape au-dessus du Zambèze et de la forêt et nous nous posons à Broken-Hill dans la soirée. Le mercredi, nous procédons à la vérification de l'avion et des moteurs.

Le départ de Broken-Hill a lieu le jeudi matin à l'aube et si les conditions atmosphériques sont favorables, nous couvrons la même journée les 1 200 km qui séparent Broken-Hill de Mozambique. Si nous réussissons, le courrier est distribué le vendredi matin à Tananarive. Le plus souvent il est nécessaire de se poser à Quelimane et nous n'arrivons à Tananarive que le vendredi soir. Les 2 500 km du parcours sont très fatigants. Ceci tient à la faible puissance des avions dont la vitesse moyenne de croisière, sur les 38 voyages, ne s'élève qu'à 130 km/heure.



Personnel navigant du Service de Navigation Aérienne : Chollet, mécanicien-radio ; Lefèvre, chef du S. N. Aé ; Assollant, chef pilote ; Vyé, mécanicien-radio.



Atterrissage sur la presqu'île de Juan de Nova -Inauguration du terrain Goulette par Assollant.
De gauche à droite : Assollant ; Thomas, chef météo de Madagascar ; le gardien du terrain et
l'adjudant Pottier, qui a eu la charge de réaliser le terrain



Juan de Nova, en vol (photographie prise par Lefèvre)

Ces résultats ont été obtenus avec un matériel et un personnel réduits au minimum, et une infrastructure inexistante. Par surcroît nous disposions d'un budget fort restreint. Deux avions, six moteurs de rechange constituaient tout notre avoir. Quant au personnel, en plus de Lefèvre, de moi et de nos deux vaillants radios-mécaniciens, il n'y avait que trois indigènes, pleins de bonne volonté, mais peu spécialisés. Aussi les grosses réparations ont-elles dû être confiées à l'aviation militaire. Du reste, elles ont été peu fréquentes pendant ces huit premiers mois d'exploitation et le travail effectué par les militaires ne dépasse pas une centaine d'heures au total.

Il ne faut pas oublier que le gouverneur général Cayla, ainsi que nous-mêmes, avons voulu assurer notre ligne postale avec le minimum de frais. Quelques centaines de mille francs seulement auront été nécessaires pour notre exploitation pendant huit mois. Mais ajoutons que nos avions et le matériel ont été gracieusement mis à notre disposition par le Ministre de l'Air à qui nous gardons une bien vive reconnaissance.



Le gouverneur général Cayla dans sa carlingue et en plein vol dans son Caudron « Phalène ».

En jetant un regard en arrière, je suis moi-même surpris de résultats si probants. Ne s'agissait-il pas de survoler des contrées le plus souvent inhabitées ou peu propices aux atterrissages forcés ? La ligne, dépourvue de toute infrastructure, a été créée de toutes pièces. Il a fallu la doter des points de ravitaillements essentiels, la faire vivre, malgré son éloignement du monde européen. Même pendant la saison des pluies, époque des tornades, qui ont précipité au sol les

avions du Gouverneur Général Renard, de De Forges et de Finat, la liaison a été régulièrement assurée. Nous avons bien souvent dû voler de nuit, sur cette ligne non balisée, pour rattraper le temps perdu à dégager les avions enlisés sur les terrains détrempés.

Mais tout cela est déjà le passé...

Grâce aux encouragements incessants du gouverneur général Cayla, à la patience et au courage de mes camarades, à la compréhension très grande de l'administration métropolitaine, l'ère des difficultés est close.

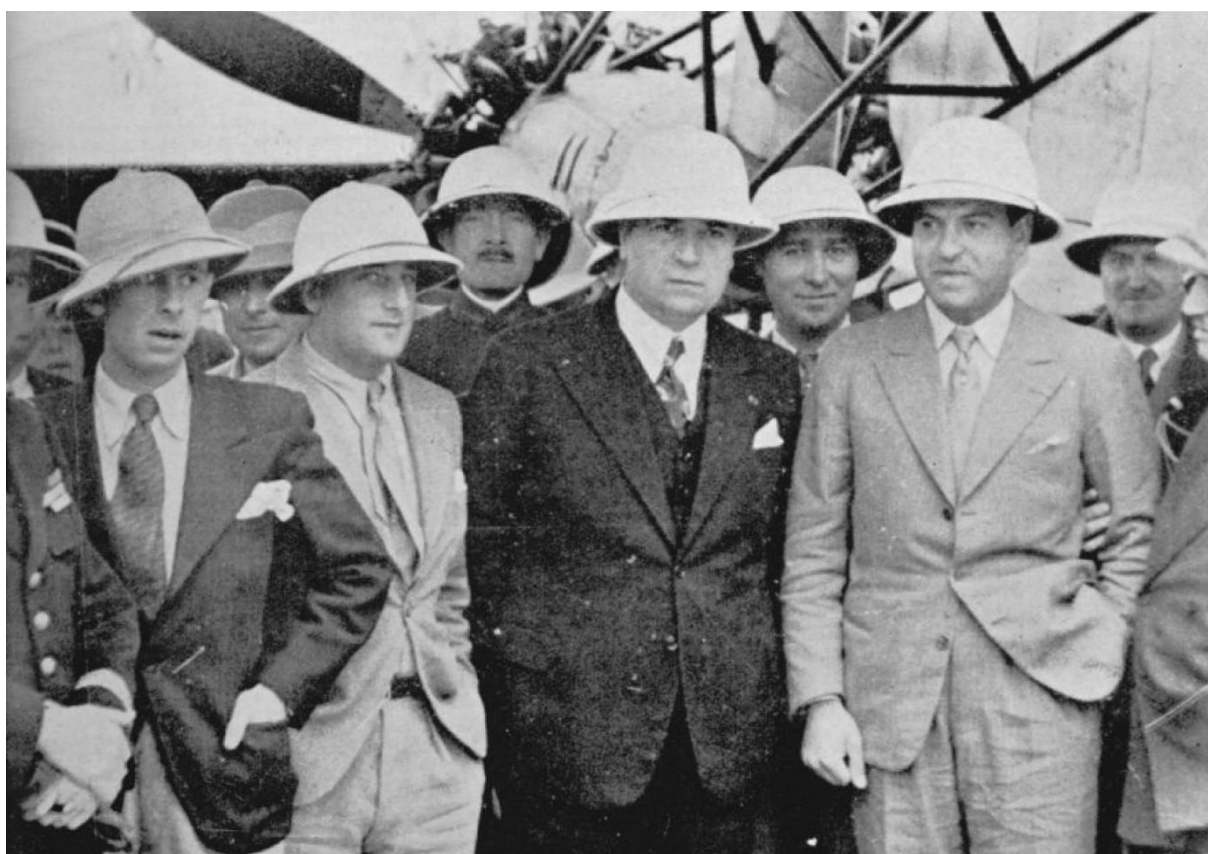


Le gouverneur général Cayla et, à gauche, le capitaine Dire, commandant de l'Air

L'avenir s'annonce sous le jour le plus favorable. Pour donner la sécurité nécessaire à notre ligne aérienne, nous avons rapidement établi des terrains de secours et amélioré ceux qui existaient. C'est ainsi qu'en moins de six mois les terrains de Juan de Nova, Mozambique, Pebane, Chicoo et Zumbo, ont été créés. A l'heure actuelle d'autres terrains sont en cours d'aménagement et seront prochainement achevés. Je tiens à remercier ici les autorités portugaises qui ont bien voulu nous accorder un appui efficace et sont pour nous d'incomparables amis.

Le matériel actuellement en service devenant insuffisant, le Ministre de l'Air a décidé de le renouveler. En attendant que les bi-moteurs légers et rapides, actuellement aux essais, soient au point, deux tri-moteurs Bloch équipés de moteurs Lorraine « Algol » de 300 CV. entreront prochainement en service.

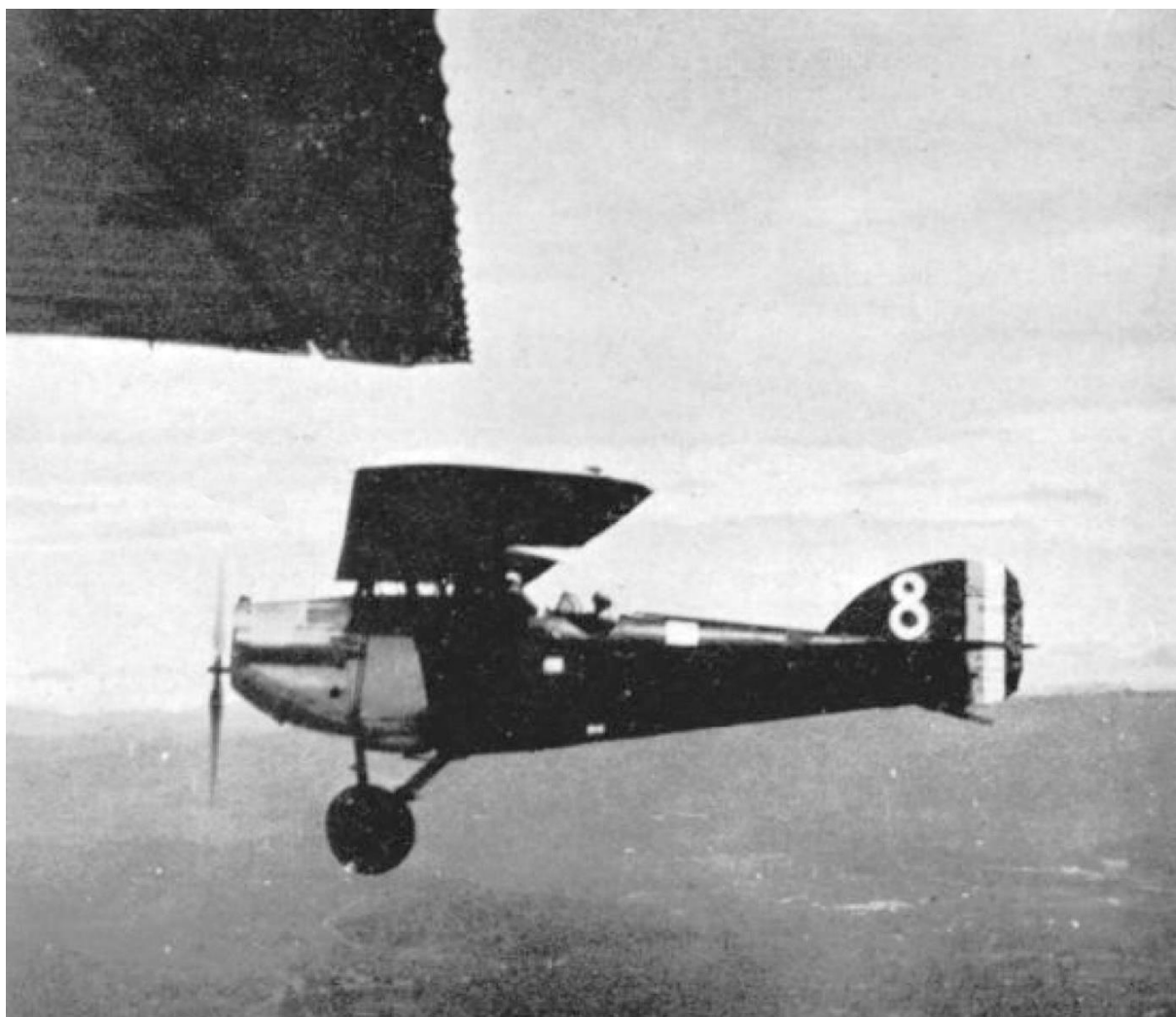
Bientôt la coopération de tant de bonnes volontés portera ses fruits. Nous comptons, avec ce matériel d'attente, plus puissant et plus rapide, réduire d'un jour à l'aller et au retour le trajet Tananarive-Broken-Hill. Nous espérons aussi pouvoir, avant la fin de l'année, tendre la main à la Régie Dagnaux à Brazzaville. D'ici peu nous entreprendrons deux ou trois voyages d'études qui seront en même temps des voyages d'essais. Ainsi sera réalisée avant la fin de 1935 la ligne française transafricaine complète France - Madagascar, qui pourra rivaliser avec toutes les lignes internationales.



13 juillet 1934 - Arrivée d'Assollant et Lefèvre à Tananarive – De gauche à droite : Capitaine Dire, sergent Hezb, Jean Assollant, gouverneur général Cayla, René Lefèvre et M. Hennebicque, président de l'Aéro-club

Parallèlement, dans notre radieuse colonie de Madagascar, se développe le goût de l'aviation, gage de prospérité et de vie de l'empire colonial français.

Déjà sous l'impulsion du gouverneur général Cayla, secondé par un ancien pilote de guerre, M. Hennebicque, président de l'aéro-club de Tananarive, l'aviation civile malgache est en plein essor.



Le gouverneur général Cayla, pilotant son Potez 25, au-dessus des Hauts Plateaux

De notre côté, nous nous sommes multipliés pour aider dans leur propagande le gouverneur général Cayla et les divers aéro-clubs. Notre effort n'aura pas été vain, car depuis notre arrivée à Madagascar, une dizaine d'avions de tourisme ont été achetés, qui viendront s'ajouter à ceux déjà en service.

La jeunesse témoigne à Madagascar d'un goût prononcé pour l'aviation. Cinq pilotes viennent d'obtenir leur brevet, de nombreux

élèves sont sur le point d'être lâchés. Avant peu la colonie comptera une quarantaine de pilotes qui auront des émules.

D'autre part, des aéro-clubs sont formés ou en voie de création à Majunga, Fianarantsoa, Fort-Dauphin et Tamatave.

C'est pour nous une joie profonde de voir grandir l'œuvre que nous avons menée à bien, dans toute la modestie de notre cœur, en triomphant de toutes les difficultés qui surgirent à chaque instant et dont nous sommes déjà sortis victorieux il y a cinq ans, lors de notre traversée de l'Atlantique Nord. L'image de la mère patrie n'a jamais cessé d'être devant nos yeux et c'est en pensant au pays que nous avons travaillé de toutes nos forces.

Jean ASSOLLANT

Texte publié le 15 juin 1935 dans « La Revue du Ministère de l'Air »

Transcription et remise en page : **François-Xavier BIBERT** (05/2021)

[SITE PERSONNEL de FRANÇOIS XAVIER BIBERT](#)

[GROUPE DE CHASSE GC III/6 \(3/6\)](#)

[Jean ASSOLLANT - Pilote de l'Oiseau Canari](#)

