

LES AS NOUS PARLENT UN CAPOTAGE DANS LA BRUME

31 décembre 1928

par JEAN ASSOLLANT



Jean Assollant, une des grandes figures de notre Aviation, prépara d'abord la Marine marchande puis, après vingt-sept mois de long cours où il se familiarisa avec les méthodes de navigation, il s'engagea et entra à l'Ecole d'Istres. Pourquoi fut-il attiré ainsi par l'Aviation ? C'est que dans son enfance, à Versailles où ses parents habitaient, ceux-ci recevaient des aviateurs : Guynemer lui-même était venu chez eux.

Breveté pilote en 1924, l'ancien marin appartint au Groupe de Chasse du Colonel Pinsard, s'engagea dans la guerre du Rif, fut descendu près d'un poste où il dut transporter son observateur blessé. Il obtint la Croix de Guerre avec deux citations et la Médaille Militaire. Ce fut probablement le plus jeune des médaillés militaires d'après-guerre.

Revenu, en 1926, en France, il appartint au Groupe d'Observation du Commandant Weiss et commença ses raids en formant équipage avec le Sergent-mitrailleur René Lefèvre. Après un tour de France sur Breguet 19 avec René Lefèvre, un tour d'Europe sur Potez 25 avec le Commandant Weiss, un voyage en Turquie sur bimoteur Lioré avec le Colonel Antoinat, il se proposa de traverser l'Atlantique. La première tentative échoua ; il quitta

l'armée et devint pilote de ligne. C'est à ce moment de sa vie qu'appartient l'histoire qu'il nous rapporte.

Les 13 et 14 juin 1929, Assollant réalisa, avec René Lefèvre, Lotti et Schreiber, passager clandestin, la traversée de l'Atlantique- Nord à bord de l'avion Bernard 191, L'Oiseau Canari, à moteur Hispano-Suiza de 600 CV. Parti de Old Orchard, dans le Maine, l'équipage atterrit à Comillas, en Espagne. Assollant reçut la croix à 23 ans.

Après quoi, il reprit son métier de pilote de ligne jusqu'en 1931 où il devint chef- pilote à la Standard Oil. Il fut chargé, chez Bernard, des essais d'hydravions pour la Coupe Schneider.

En 1932, seul de nos compatriotes et à bord d'un Morane-Saulnier 230, il représenta la France aux compétitions de Cleveland où, plus tard, devait aller Michel Détroyat. L'année suivante, il poursuivit ses essais d'hydravions et d'avions aux ateliers Bernard, participa à de nombreux meetings et, enfin, avec Lefèvre, accomplit une tentative contre le record de distance qui s'acheva à Karachi.

En 1934, il partit pour Madagascar avec René Lefèvre. En mission pour le compte du Gouverneur Général de l'île, M. Cayla, les deux pilotes conduisirent à Tananarive deux trimoteurs S.P.C.A. prêtés par le Ministère de l'Air, et, avec deux mécaniciens, Vyé et Chollet, commencèrent à assurer aussitôt — le 29 juillet 1934 — un service Tananarive- Broken Hill, en correspondance, dans cette dernière ville, avec la ligne Le Cap-Londres des « Impérial Airways ». Ils inauguraient ainsi un service hebdomadaire qui mettait Madagascar à onze jours de la France, alors que, par bateau, les services bimensuels exigeaient vingt-sept jours. En 1935, ils poussèrent leur ligne jusqu'à Elisabethville, à la rencontre de la Régie Air-Afrique.

Celle-ci assurait alors le service aérien d'Alger jusqu'à Elisabethville où il se raccordait avec celui d'Assollant et Lefèvre. La liaison Alger-Tananarive était ainsi effective. En 1936, la totalité de la ligne fut ouverte aux passagers, et, en 1937, elle fut confiée à Air- Afrique qui l'exploita désormais d'un bout à l'autre.

Qu'allait devenir, dans ces conditions, l'entreprise créée par Assollant et Lefèvre ? Tandis que René Lefèvre quittait Madagascar pour occuper bientôt le poste de sous-directeur à la Régie Air-Afrique, Jean Assollant, demeuré dans l'île, y installait un réseau postal intérieur et devenait chef du Service de l'Aéronautique civile de Madagascar.

Officier de la Légion d'Honneur à 28 ans et demi, après un an passé à Madagascar, Jean Assollant, grand pilote en même temps que grand organisateur, compte aujourd'hui 7.800 heures de vol. Il a conservé les méthodes des débuts de la ligne Tananarive-Broken Hill : chef de l'Aviation, il vole, lui-même, comme pilote, sur ses lignes.

J. R.

« Tu devrais bien t'attacher », me dit le « père » Jury. « Regarde. Tu as failli être vidé hier soir... »

Je suis les conseils du brave chef-mécanicien, car il a raison. Hier, en revenant de Strasbourg, dans un remous, j'ai failli être vidé. Je ne sais comment cela ne s'est pas produit. Il a raison. Je m'attache.

Contact ! Je décolle ma Berline-Spad...



Et voilà la Marne, que je suis, grise sous un ciel gris.

C'est un de mes premiers voyages sur la ligne. Il n'y a pas longtemps que j'ai quitté le régiment et il s'agit de montrer que les jeunes sont aussi gonflés que les vieux.

Quel triste matin que ce matin du 31 décembre 1928. Un de ces mauvais matins, au plafond très bas, qui peuvent se boucher tout d'un coup. Déjà le mauvais temps a fait retarder le départ du Bourget. Je ne suis parti qu'à 7h 15. Heureusement, toute cette crasse n'est qu'une menace méchante. La météo est meilleure dans la région de Vitry-le-François. C'est donc une affaire de quelques minutes, de quelques minutes plus ou moins agréables, dans le coton où l'on pilote comme on peut, les instruments pour le vol aveugle n'étant pas encore sur nos tableaux de bord.

Je suis la Marne jusqu'au coude de la Ferté-sous-Jouarre et j'enfile la vallée du Petit Morin. Cette expression même montre que je ne suis pas à mille mètres d'altitude. Et j'attends le ciel bleu.

Mais plus je vais, plus le plafond descend, plus je descends aussi, jusqu'à ce que je me sente enfermé dans la vallée. Je fais un virage alors pour me dégager. Une masse sombre arrive du fond de la brume grise et bien que j'aie d'excellents reflexes, je suis, avant d'avoir pu faire un geste, enveloppé de craquements ; on dirait que cent bûcherons font ensemble tomber des arbres autour de moi. J'entends ce bruit et, en même temps, mes yeux enregistrent les lettres **AEHX**

tracées sur mon plan supérieur. Je n'oublierai pas de sitôt l'immatriculation de la berline. Vous devinez que je l'ai déchiffrée ou plutôt qu'elle m'a sauté aux yeux au cours de mon rebondissement quand, catapulté littéralement par l'avion qui venait d'emboutir le sol, je suis allé tomber dans la neige à une vingtaine de mètres.

Etourdi, je me mets d'un geste instinctif, les mains sur la tête pour éviter que l'avion en retombant sur moi ne m'écrase, puis, je me relève pensant au courrier, à ma valise qui est neuve, à mon manteau qui est neuf aussi. Il faut sauver tout cela. Toujours en combinaison, toujours avec mes lunettes qui n'ont pas bougé, je vais en courant vers l'avion.

C'est une torche vive. Au moment où j'arrive près de lui, un éclatement me frappe de stupeur et je me sauve à toutes jambes dans le brouillard.

Encore sous l'influence du choc de ma chute, j'ai cru que c'était le réservoir qui venait de sauter. C'était tout simplement un pneu. Mais je ne le sus que plus tard.

Me voilà parti courant toujours avec ma combinaison, dans la campagne où la neige a recouvert les chemins, à travers le brouillard. On ne voit pas à cinquante mètres devant soi.

J'ai dû marcher ainsi plus d'une demi-heure, incapable de trouver une ferme, un hameau. J'y parvins tout de même enfin. Je téléphone à Paris, je prends un cordial et, d'aplomb cette fois, je repars vers mon avion.

Le brouillard s'est un peu dissipé, il ne traîne plus sur le sol ; en sortant du village, j'aperçois le Spad à trois cents mètres à peine. Dire que j'ai tourné en rond tout à l'heure et fait trois kilomètres pour rien !

Autour des débris consumés, les paysans sont venus, attirés par la détonation, par les flammèches aussi qui retombaient en pluie près de leur ferme. Ils ont des airs très graves et tournent leur casquette dans leurs mains.

— Votre pauvre camarade, me dit l'un d'eux quand j'arrive, il ne doit pas en rester grand chose, au milieu de tout ça. Je comprends. Ce « pauvre camarade », c'est moi. C'est moi qu'ils pleurent. Ils sont très gentils. Je les rassure.

Le soir même à Paris, je dîne avec Lotti avec qui je prépare la traversée de l'Atlantique-Nord et Lotti me fait cadeau d'un étui à cigarettes avec ces mots : « *Souviens-toi, mon cher Jean, que tu ne dois pas disparaître par le feu et que si tu dois mourir, c'est par l'eau... et surtout, pas sans les amis...* » Nous ne sommes pas morts et nous avons traversé.

Cependant, quelques heures plus tard, sous les ordres d'un employé de la compagnie, venu de Paris, on fouillait et on refouillait la terre autour du lieu de mon accident. Ce n'était pas une Vénus ou une Victoire que l'on cherchait, mais un trésor : des barres de platine. Je ne savais pas qu'un chargement si précieux m'avait été confié. Plusieurs centaines de mille francs de ce métal avaient ainsi disparu.

Le huitième jour des fouilles qui, jusque là avaient été vaines, celui qui les dirigeait eut un trait de génie. Il fit annoncer par le garde-champêtre, au son du tambour, la perte de ces barres. Ceux qui les avaient trouvées, s'ils les avaient prises par mégarde, étaient avertis qu'elles avaient grande valeur, et qu'ils devaient les rendre. Surprise ! Ce furent des gamins qui les rapportèrent aussitôt. Pendant huit jours, les enfants de Villeneuve-les-Vertus avaient joué, innocemment, au palet avec des barres de platine...

Et maintenant, vous vous demandez peut-être comment j'ai réchappé, par miracle, à cette aventure, comment j'ai été projeté, moi qui étais solidement attaché ?... Sans doute ma ceinture aurait-elle pu sauter dans le choc. Mais je l'avoue, je m'étais détaché. Un peu avant l'accident, j'avais quitté un gant pour dérouler ma carte. Ce gant était tombé au fond de la carlingue, et, pour le ramasser, j'avais dû me détacher... Je ne sais pas si c'est à cela que je dois d'avoir eu la vie sauve.

Jean ASSOLANT

« Les Ailes de France » n°4 – Mai 1939

Transcription et mise en page : François-Xavier BIBERT - 2025

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

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