

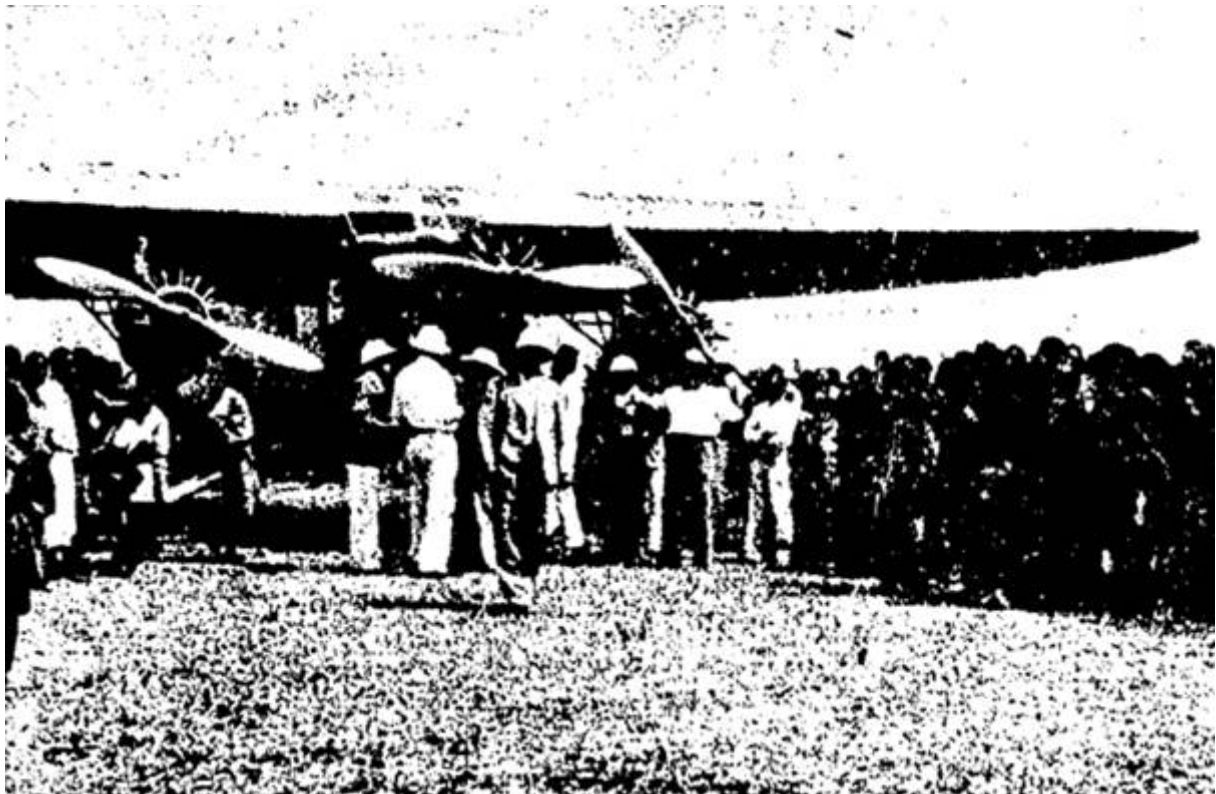
LE MADECASSE

Producteur : BRUGAT " SEMPER RECTE "

[Annexe à la page « Jean Assollant »](#)
[Site personnel de François-Xavier BIBERT](#)

Le Madécasse - Lundi, 3 Septembre 1934

René Lefèvre nous raconte... quelques souvenirs



Atterrissage à Marromeo

Tout Madagascar admire le sympathique aviateur. Nous ne le connaissons pas d'hier, sa célébrité nous est chère, nous en sommes fiers, il est un des nôtres.

La vocation coloniale de René Lefèvre n'est pas récente et il a bien voulu, à bâtons rompus, nous raconter quelques uns de ses souvenirs.

« C'est en décembre 1927 que je tentais avec Assollant, ma première grande liaison coloniale. Il s'agissait de relier la France à l'Indochine en 5 jours. Le raid avait été organisé avec soin sous les auspices du Ministère de la Guerre.

Nous avions un superbe bimoteur et comme chef de mission un Colonel, tout se passa fort bien jusqu'en Turquie, mais là, atterrissage forcé à Adalia (Cilicie). Ce fut le commencement de nos malheurs... les ennuis innombrables des autorités turques ; nous avions survolé un territoire interdit.

En voilà pour 8 longs jours ; alors finie la liaison rapide avec Saigon et comme c'est raté nous revenons en touristes par l'Égypte et la Tripolitaine.

Voilà l'histoire de ma première liaison coloniale, dit Lefèvre, je ne pensais pas à ce moment que sept ans plus tard j'inaugurerai la ligne Tananarive Broken Hill avec Assollant, mon compagnon de toujours. »

Et votre fameuse traversée de l'Atlantique qui passionna le public du monde entier, pourriez vous en dire quelques mots pour les lecteurs du Madécasse ?

« Si vous voulez, mais c'est déjà bien loin ; tout de même ce fut un voyage plein d'émotions et je m'en souviendrai.

D'abord le départ de la plage d'Old-Orchard fut effrayant. Nous emportions 4 200 litres d'essence ; Nous avions attendu des semaines le moment favorable, temps, vent, marée, lune, etc. enfin tout y est et nous roulons sur la grève ; nous roulons, nous roulons et la queue qui ne voulait pas se soulever. D'un côté la mer, de l'autre des villas et au bout de la plage, une jetée ; toujours roulant nous nous dirigeons vers la mer ; enfin dans un dernier effort nous décollons à un mètre de l'eau... Ouf, mais cela n'allait tout de même pas fort, l'Oiseau Canari ne voulait pas monter, impossible de le mettre en ligne de vol, il se traînait lamentablement. Dans la carlingue nous étions terriblement inquiets, allions nous devoir vidanger l'essence ? Cela semblait inévitable. Assollant et moi au poste de pilotage, Lotti campé derrière ; nous n'en menions pas large !

Tout à coup je me retourne et reste figé de stupeur, une tête se montre entre les réservoirs. C'était un passager clandestin, chose peu banale pour un raid comme le nôtre. Il fallait faire vite, nous amenons l'intrus vers l'avant et voilà notre appareil centré à nouveau qui prend sa ligne de vol ; nous montons.

Alors, tous les trois, nous tenons un vrai conseil de guerre. Que faire avec cette charge supplémentaire ? Tant pis, nous avons assez

d'essence et nous décidons de risquer l'aventure avec notre excédent de bagages.

Nos malheurs n'étaient pas terminés, au bout d'une heure voilà notre moteur qui ne tire plus, puis des ratés, nous sommes au dessus de l'eau et ce n'est pas très drôle, le passager clandestin Schreiber claque des dents, il larmoie : « *Alors nous sommes perdus* ». Ce n'était qu'un de nos réservoirs d'essence épuisé prématurément ; en un clin d'oeil un autre est branché et le bon bruit de notre Hispano fait chaud au coeur.

Et la traversée se poursuit, tantôt au dessus des nuages, tantôt dessous. Nous, essayons six heures d'une tempête fantastique, puis le Calme revient.

Maintenant, nous dit Lefèvre, Voici une anecdote peu connue et amusante. Lotti était un vrai businessman et il ne perdait pas le nord. Comme il pensait bien que les souvenirs de notre passager clandestin seraient arrachés par les journaux américains, il lui fit signer en plein vol un contrat par lequel il nous abandonnait 50% des bénéfices qu'il réaliserait ainsi

À notre atterrissage à Comillas en Espagne, car il ne fallait plus songer à gagner Paris avec notre poids, le contrat que Lotti avait fait signé à Schreiber joua et rapporta 75 mille francs, pas mal n'est ce pas ! Et Lefèvre d'ajouter avec un sourire, je crois que c'est le seul raid aérien qui ait donné Un bénéfice aussi imprévu ».

Autre anecdote : les aviateurs avaient reçu en cadeau au départ une superbe bouteille de vieille fine, présent royal en temps de prohibition. Le malheureux Schreiber était tellement ému qu'il la vida à lui tout seul pendant le voyage ; qu'elle devait être bonne...

Nous remercions Lefèvre des intéressants souvenirs qu'il a bien voulu conter pour les lecteurs du Madécasse ; il nous retient : « Dites bien, dit-il, que tous mes raids ont eu pour but de rendre l'aviation utilitaire et de montrer tous les innombrables services qu'elle peut rendre, c'est une récompense pour moi de voir son merveilleux développement et la ligne Madagascar Afrique est un nouveau tronçon dont je suis fier ».

JR.