2 Année N° 118 — 18 Octobre 1935 — Le Numéro : 0,50

La Dépêche de Madagascar

Annexe à la page : Jean ASSOLLANT, pilote de l'Oiseau Canari

Faisant partie du : Site personnel de François-Xavier Bibert

Lire aussi : TITAYNA, Belle, Journaliste et Pilote d'avions...(Elisabeth Sauvy)

La DÉPÊCHE De MADAGASCAR

19 octobre 1935

Sur les routes Impériales
Récit du voyage aérien France Madagascar

Par Titayna

Titayna, à peine rentrée en France de son voyage aérien sur Madagascar en a commencé le réel récit dans notre, confrère « Paris-Soir ». L'auteur a bien voulu nous adresser par avion ses articles pour nous permettre de les faire paraître ici à peu près en même temps qu'ils paraissent dans la Métropole.

Malheureusement notre périodicité (nous ne sommes que bi-hebdomadaire) ne nous permet pas de publier l'intégralité de ce récit qui parait quotidiennement dans « Paris-Soir ».

Nos lecteurs et leur aimable auteur nous excuserons de ces restrictions involontaires Nous arrêtons également provisoirement la suite des récits de Titayna « Les Ratés de l'Aventure » qui ont obtenu auprès de nos lecteurs un si chaleureux et légitime accueil et dont nous reprendrons la publication aussitôt après.

Jusqu'ici, l'auteur a décrit la première partie de son voyage passant par Brindisi, Athènes, Alexandrie et le Caire.

Nous prenons le récit au moment où l'envoyée de « Paris-Soir » arrive à Broken-Hill et abandonnant la ligne anglaise de l' « Impérial Airways » va continuer son voyage sur notre ligne postale.

QUATRE HOMMES

Cinq mille kilomètres par semaine au-dessus des brousses et des mers hostiles.

99 % de régularité !

Depuis que nous avons passé l'Equateur nous sommes en hiver. Dans les montagnes, nous volons à trois mille mètres d'altitude et nos terrains sont à deux mille. Une vague de glace sévit sur la région. Les feux de bois allumés dans les hôtels n'arrivent pas à nous réchauffer. Je suis gelée jusqu'aux os.

Il y a trois jours nous subissions 45 degrés à l'ombre. Aujourd'hui le thermomètre intérieur de l'avion marqua moins 5 degrés.

Quand j'arrive à Broken-Hill (Rhodésie), en plein centre Afrique, je vois un homme emmitouflé s'avancer vers moi. Le col de son cuir est remonté jusqu'à ses yeux, mais il porte un casque.

— Je suis Jean Assollant, me dit-il, Lefèvre, vous envoie ses amitiés.

Lefèvre, Assollant, les vainqueurs de l'Atlantique. Je les ai connus à New-York Je les ai rencontrés à Paris. Maintenant, dans le Sud Afrique, pour la France ils accomplissent un magnifique travail humain.

Nous partons ensemble demain.

****

Assollant m'avait dit hier soir, en me quittant :

— Demain matin, réveil à 5 heures.

Nous avions dîné tous trois, lui, son mécanicien Vyé et moi, dans une salle à manger anglaise si bien installée que sa vue seule donnait faim. Hélas ! le menu servi était un désespoir pour des gosiers latins, et Assollant regardait son assiette avec une moue d'enfant puni

C'est très curieux la France. Quand j'y suis, je souffre de ses papiers sales, de ses trains pleins de charbons, de ses administrations sans sourires. Et puis, lorsque je trouve un Français après des séjours étrangers, c'est un peu comme du soleil après la pluie.

COMME IL FAIT FROID SOUS LES TROPIQUES

Dans la nuit de glace coupée de rafales je roule vers le terrain d'aviation où les appareils attendent le départ.

Devant l'un, des boys tiennent des lumières, tandis qu'un steward aide les passagers à monter. Comme toujours, nul ne voit les pilotes enfermés dans leur sacerdoce, tels des fonctionnaires ou des dieux. Au moment où l'heure sonne, l'aéroplane anglais roule le long des phares, prend le vent et s'envole.

Pendant ce temps, Vyé, une lampe de poche à la main, essaie de mettre en route ses moteurs gelés.

— Vous comprenez, me dit Assollant, nous n'avons pas de hangar. Il faut coucher sur le terrain. Voilà huit jours que les mares sont glacées. Les Anglais ne peuvent mettre leurs appareils à l'abri, et leur personnel fait tourner les moulins une heure avant le départ...

Ce disant, il retrousse ses manches et se met à l'œuvre. Nous décollons avec le jour.

Hier soir, Assollant s'était précipité dans une boutique pour acheter des couvertures de laine pour sa passagère. J'ai mis quatre chandails l'un sur l'autre et trois paires de bas. J'ai rarement eu aussi froid. La carlingue construite pour des militaires n'est pas étanche. Elle « fait air » par toutes ses jointures et des vents

coulis tombent sur moi tels des douches. Les sièges, prévus pour pays chauds, sont en osier. Nous sommes au-dessus des nuages, très haut. Il fait froid..., froid... Assollant et Vyé ont l'air déguisés en Esquimaux. Je grelotte, mes yeux pleurent, mes doigts s'engourdissent.

En ce moment, mes camarades de Paris-Soir se mettant en manches de chemise, disent peut-être : « Quelle chaleur doit-elle prendre dans le centre l'Afrique ! »

L'ANGLETERRE POUR LE CONFORT, LA FRANGE POUR LA VITESSE

Le bruit de nos trois moteurs emplit la cabine. Les parois vibrent. Malgré, la cire dont j'ai empli mes oreilles, mes tympans sont vrillés sans ménagement.

Au sortir de l'avion anglais où l'on navigue dans le silence, entre des parois d'acajou, j'ai l'impression d'avoir quitté un coupé de vieille dame pour faire de la motocyclette.

Alors, je jette un coup d'œil sur la carte, sur ma montre. Nous faisons du 200 à l'heure. A l'étape j'aurai tout l'après-midi pour me reposer.

Pour traverser l'Afrique par air, je recommande l'Angleterre pour le confort, et la France pour la vitesse.

UNE CURIEUSE HISTOIRE

C'est une si curieuse histoire que celle de la Ligne Aérienne Française de Madagascar, une histoire si spécifiquement française aussi, que je ne peux résister au désir de vous la raconter.

UN GOUVERNEUR « A LA PAGE »

En général, un gouverneur de colonie porte une barbe : tout au moins moralement. Il s'est nourri de la grandeur coloniale quand il était jeune, et puis il a vieilli dans les servitudes de l'Administration.

Madagascar a eu la chance de tomber sur un chef d'une autre trempe. Je vais vous le décrire par un seul trait. Alors que d'autres gouverneurs généraux peuvent à l'occasion monter dans un avion militaire avec tout un état-major, le gouverneur Cayla possède un petit avion personnel, qu'il pilote seul, et avec lequel il se déplace sans prévenir d'un bout à l'autre de son territoire, afin de se rendre compte par lui-même de ce qui cloche.

Un esprit aussi moderne ne pouvait pas ignorer l'essor formidable que l'aviation donnerait aux colonies. Il a compris ce monde de demain où, les distances n'existant plus, l'Economie d'une île lointaine serait rajeunie, par le sang venu chaque jour du cœur, et où l'on ne verrait plus de familles éplorées sur un quai de gare.

Il a pris Madagascar, terre perdue au fond de l'Océan indien, et il lui a donné des ailes.

DE TANANARIVE A LA RHODÉSIE

La ligne d'aviation qui réunit Tananarive à la Rhodésie anglaise, en liaison avec la ligne britannique Londres-Le Cap, est entièrement payée par Madagascar, et le ministère de l'Air, touché par le formidable effort français accompli dans le Sud-Afrique, a fourni les avions. Ce sont des appareils militaires aménagés pour service commercial. Ils sont bruyants, pleins de courants d'air, mais rapides et sûrs.

Comme dit Lefèvre :

— En aviation, le nécessaire c'est la sécurité et le luxe c'est la vitesse.

Evidemment.

ASSOLLANT ET LEFÈVRE EN AFRIQUE

Vous vous rappelez du raid transatlantique ? Lefèvre-Assollant-Lotti ? Ce raid que le ministre de l'Air avait par tous les moyens essayé d'empêcher, et dont il disait : « C'est le triomphe de la jeunesse et de la foi sur la raison ».

Ceux qui l'ont accompli sont encore très jeunes, leur foi est aussi vive, ils n'ont acquis la raison.

Le problème, à résoudre était ardu : 2 500 kilomètres de trajet, dont 450 kilomètres de mer, et le reste de jungle et de montagnes. Pas de service météorologique. Une région de cyclones.

Il n'y avait ni terrains, ni radios, ni secours, ni mécaniciens. Il y avait très très peu d'argent.

L'EFFORT DE QUATRE HOMMES

On a remplacé le capital par de l'énergie humaine.

Quatre hommes ; Lefèvre, pilote, Assollant, pilote, Vyé, mécanicien, Chollet, mécanicien, ont donné à la France une ligne qui bat un record du monde :

C'est la ligne qui coûte le moins cher à entretenir.

Tout d'abord, prudence avant tout, on n'a transporté que du courrier. Régularité la première année : 99 %.

Il faut s'imaginer cela : partir chaque semaine, à. heure fixe, sans renseignements météorologiques. Franchir le canal du Mozambique avec de vieux avions terriens (le ministère n'avait pas encore aidé). Se poser ou ne pas se poser dans les marais du Mozambique. Atterrir sur des bouts de plage vent de coté ou bien décoller vent dans le dos. Ensabler des appareils, les dégager à la main, réparer, repartir.

99 % de régularité pendant la première année de mise au point.

Les deux mécaniciens ont appris la radio. Le service des postes de Madagascar a installé des techniciens pour correspondre. Pendant la traversée du canal, les aviateurs restent en liaison une des rives d'abord, avec le côté portugais ensuite. Vyé et Chollet, quand ils sont à terre réparent, entretiennent, perfectionnent leur

machine. En l'air, ils n'ont même pas le temps de manger. Ils sont téléphonistes, postiers, mécaniciens, aides-pilotes. A l'étape anglaise, ils lavent les vitres, réparent un pneu, fixent un siège, prennent le courrier.

99 % de régularité.

Quatre hommes.

Cinq mille kilomètres par semaine au-dessus de l'hostilité des brousses el des mers dans un climat de tropiques.

Madagascar reçoit chaque semaine son courrier de France. Le Mozambique reçoit son courrier du Portugal, et cette année, sur les terrains étudiés, avec une sécurité absolue, les passagers peuvent rejoindre Paris ou Lisbonne.

HALTE A TÈT

Quand Assollant se pose à Tèt ou nous allons passer la nuit, une voiture nous attend sous un baobab et l'hôtel est prévenu.

Il fait 35 degrés de chaleur humide.

Devant un nègre ahuri, je retire mes chandails les uns après les autres et mes trois paires de bas.

Sous la terrasse de l'hôtel, le Zambèze coule avec majesté. Le paysage est plein de douceur.

Une cloche sonne pour annoncer le dîner.

Si je vous dis que le Mozambique portugais est un des pays les plus surprenants du monde, peu de gens me contrediront parce que bien peu le connaissent. Et pour peu que ceux qui y viennent soient poètes ou aventureux, ils y ont trouvé leur climat.

PARIS EN MOZAMBIQUE

Hier, à l'étape de Tèt, pendant qu'Assollant écrivait des notes, que Vyé vérifiait l'appareil et que je rêvais devant le Zambèze, j'ai vu arriver une camionnette Ford.

Il en est descendu une femme jeune et jolie... C'est assez rare, sous les Tropiques. Elle a dit avec gaieté :

— Bonjour tout le monde.

C'était Mme Lotti suivie de son mari. Pour chercher des terrains d'atterrissage dans le Mozambique, ils revenaient de quinze jours dans la jungle.

— Comment peut-on vivre à Paris ? me dit cette Parisienne. Cette vie de liberté, d'action, de lutte, est la seule qui compte.

— Pas trop de fatigue ?

— Quelle importance ? Bien sûr, j'ai attrapé des bobos des tropiques, nous trouvons des mouches tsé-tsé dans la voiture, on mange et l'on campe où l'on peut. Mais mon mari et moi nous avons l'impression de faire œuvre utile.

LA VRAIE CHASSE

— Notre voiture a dû stopper devant un troupeau d'éléphants ; c'est une sensation désagréable, dit alors Lotti qui est bruni par six mois de bains de soleil. Aucun pays au monde n'est plus propice à la grande chasse que le Mozambique. En pays anglais, le gibier, parqué, traqué, surveillé, est devenu une cible pour ce genre de tireurs qui aiment à se faire photographier, un pied sur le cadavre de leur victime. Ici la brousse est devenue le refuge des bêtes chassées du reste de l'Afrique. Il y a de quoi faire et c'est du sport.

— Moi, ce que j'aime, dit avec douceur Assollant qui a une blonde figure de fille, c'est le buffle. Quand lu t'avances seul, avec ton fusil, en terrain découvert, contre un troupeau de deux ou trois cents buffles, alors, tu comprends, ce n'est plus du massacre.

UN PLEIN D'ESSENCE IMPRÉVU

Une fois partis de Tèt, je m'aperçois que j'ai laissé mon manteau à l'hôtel. Je suis vexée d'avoir l'air de la dame qui oublie quelque chose, mais comme je n'ai qu'un manteau, j'avoue mon étourderie à Vyé.

Peu après, il me passe un radio : mon manteau a été mis de côté et sera remis à Lefèvre à son prochain passage.

Le terrain de Quelimane est inondé. Nous le survolons très bas sans nous poser, et nous jetons le sac de courrier avec une telle adresse qu'il vient tomber presque aux pieds du nègre chargé de le ramasser.

Puis c'est l'escale de Mozambique, où souffle un vent à déraciner les palmiers. Des nègres nous regardent encore avec étonnement et le plein d'essence se fait avec des bidons qu'il faut se passer en faisant la chaîne jusqu'au-dessus des ailes.

Ensuite la mer et sa monotonie.

LEFÈVRE ET ASSOLLANT

Pour avoir volé sur cette ligne de Tananarive-Broken Hill avec Assollant à l'aller, avec Lefèvre au retour, je ne sépare pas leurs deux images du décor et des incidents de route.

C'est avec Lefèvre que nous fîmes ce déjeuner à l'abri des ailes, assis, sur des caisses vides. Il n'y avait plus de steward, plus d'abri, plus de restaurants, plus rien. A perte de vue, la brousse. Mais le Portugais chargé du ravitaillement nous avait confectionné une omelette aux piments, un poulet aux herbes et un plat de riz dont nous nous léchions les doigts.

Et puis, il y avait un petit, vin du pays qui s'appelle le vin vert.

Au sortir de l'Angleterre très civilisée, où l'on mange si mal, c'est bon de redevenir un peu sauvage et de retrouver la vie.

C'est Assollant qui, me montrant le terrain couvert d'herbes, soupire :

— Les Portugais sont bien gentils mais ils ont toujours le temps. Chaque jour, ils nous promettent : demain... demain... Alors, la semaine prochaine j'apporterai une serpe et je faucherai les ricins.

— On est bien ; maintenant, on a des terrains, remarque Vyé. Quand on se posait dans le sable ou le marais, je devais dégager les roues à la main. Deux fois, un serpent minute a glissé entre mes doigts.

A travers les mots, les anecdotes, je sens le souci constant de l'équipe, l'héroïsme quotidien du travail, le but de l'action : créer la ligne... Créer la ligne.

DE GRANDS INDIVIDUS

Passagère de l'Impérial Airways, j'avais parfois honte d'être Française. Nous n'aurions pas cet ordre, ni cette précision, ni ce luxe, ni cette organisation.

Sur ce terrain rasé par le vent où je ne trouve ni un abri ni une aide, je comprends pourtant avec plus de violence ce que représente l'effort humain.

L'Angleterre est une grande nation. La France est un pays de grands individus.

TERRAIN DE SECOURS SOLITAIRE

Au-dessus du « Canal » nous volons entre des touffes de nuages. Assollant est plongé dans la lecture d'un roman policier qu'il a posé sur son volant. Vyé mesure la dérive.

Au milieu de la mer du Mozambique se trouve un minuscule îlot : Juan de Nova.

Les pilotes en ont fait un terrain de secours. Depuis le début de leur navigation, ils trouvent chaque fois, à l'aller comme au retour, leur point de repère.

En cas de tempête, ou d'atterrissage forcé, l'avion se poserait à l'abri des éléments.

A voir celte bande de sable perdue au milieu de l'eau, on comprend ce que veut dire le mot : solitude.

UN EMOUVANT ACCUEIL

Quand nous nous posons à Maintirano, en terre française de Madagascar, toute la population blanche et noire est venue nous accueillir. Il fait un soleil de plomb. Les enfants malgaches courent autour de l'avion, et les fonctionnaires en casque me disent simplement :

— Alors... Vous arrivez tout droit de France ?

Car je suis la première passagère venue de Paris.

Des femmes noires assises sur le terrain sont barbouillées le visage blanc comme leurs sœurs du Mozambique. Dès que je sors mon appareil photographique, les enfants se bousculent en prenant des poses avantageuses. Une petite fille me caresse la main. Tous les indigènes parlent français. L'un d'eux a eu un geste

charmant. Il est venu sur le terrain en tenant Paris-Soir à la main. Il me le fait voir de loin, discrètement.

Les hauts plateaux de Madagascar... des troupeaux de bœufs dans les herbages, des cases dans les vallées, quelques cultures.

Au-dessus d'une montagne désolée, le pilote me passe un billet :

« C'est ici que l'on trouve de l'or ».

TANANARIVE, LA ROUGE

Enfin, au loin, la splendeur de Tananarive, la ville rouge dans le soleil, le palais de la reine Ranavalo, le tapis des rizières.

Neuf jours d'avion depuis Paris. L'Afrique en morceaux au fond de la mémoire. Une valise emplie de linge froissé. Un peu de fatigue aussi, du froid, du chaud, des mauvais repas, des nuits sans sommeil... mais tant de joies.

Il y a beaucoup de monde sur le terrain pour m'accueillir. De vieux amis, et puis des amis tout neufs.

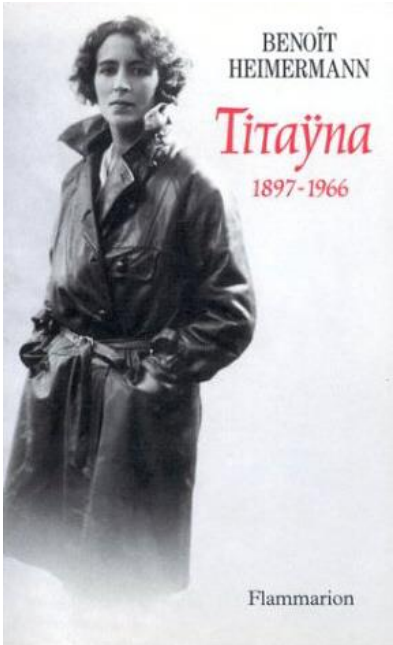
Enfin, une délégation chargée d'un immense bouquet :

— Madame, c'est de la part des Poux du Ciel de Madagascar.

Copyright by PARIS-SOIR and Titayna

La suite de cet article, parue dans le numéro de la « Dépêche de Madagascar » du samedi 26/10/1935 n'a pas été reproduite ici. Bien que cette seconde partie se termine par « ... Je vous y emmène demain » (à suivre)... elle n'a pas eu de suite dans cet hebdomadaire. L'article du 19/10 correspond au Paris-soir du 1/10, et celui du 26/10 à celui du 3/10. L'article du Paris-soir du 2/10 n'a pas été reproduit dans la Dépêche, car c'était un article « touristique », retraçant la cérémonie du retournement des morts chez les malgaches. Le premier article de la série « Sur les routes impériales » avait été publié dans le Paris-soir du 27/9 et, après le numéro du 3/10, la série « Sur les routes impériales » de Titayna n'apparaît plus dans Paris-soir au motif que l'actualité était devenue trop importante...

Merci à Gérard Pourteau qui a fourni cette information.



HEIMERMANN (Benoît), **Titaÿna (1897-1966)**, Paris, *Flammarion*, 1994, 296 p.

Titaÿna fut le pseudonyme d'une journaliste, écrivain et globe-trotter, contemporaine d'Albert Londres et de Joseph Kessel. Le compte rendu de sa biographie n'aurait pas sa place dans *Population*, si elle n'avait été la sœur aînée d'Alfred Sauvy, alors bien moins connu qu'Elisabeth, coqueluche du Tout-Paris, prototype de « La Garçonne », pionnière de l'aviation et du cinéma, qui accumulait romans, nouvelles, récits de voyages exotiques, reportages et interviews des puissants de l'époque (Ataturk en 1924, Abd-El-Krim et Mussolini en 1935, Hitler en 1936...).

B.H., lui-même journaliste sportif, a accédé à une importante documentation, y compris familiale, et restitue avec talent la vie frénétique de cette révoltée permanente, plusieurs fois accidentée, mariée sur le tard, qui eut le grand tort de commettre pendant un an, en 1940-1941, dans un journal « collaborateur », des articles hargneux, violemment racistes et antisémites. Arrêtée le 30 août 1944, elle ne fut libérée qu'un an plus tard, sans jugement, et s'exila à San-Francisco. L'auteur explique cette détention, plus longue que celle de personnalités plus compromises, par une accusation d'espionnage, due à la présence dans ses papiers de plans d'aérodromes, pourtant bien explicable puisqu'elle pilotait elle-même. Il n'est pas impossible qu'en 1945 cette sœur encombrante ait privé Alfred Sauvy d'un portefeuille ministériel et l'ait donc « condamné » à... 17 ans de direction de l'INED.