



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

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

L'INTRANSIGEANT

Lundi 8 avril 1935

POUR QUE LES LETTRES ARRIVENT...

La lutte dramatique d'un courrier aérien pris dans la tempête entre Madagascar et la côte du Mozambique

par René LEFÈVRE

Les brillants aviateurs René Lefèvre et Jean Assollant exploitent la ligne aérienne postale Tananarive-Broken-Hill, en correspondance avec la ligne anglaise Le Çap-Paris-Londres. Grâce à leurs efforts, les lettres ne mettent que dix jours de Madagascar en France.

Depuis le 20 juillet 1934 — date d'inauguration, de leur service — René Lefèvre et Jean Assollant ont réussi 35 courriers hebdomadaires aller et retour sur les 36 qu'ils devaient assurer. Ils ont couvert à la fin de la journée d'hier 180.000 kilomètres, dont 32.400 au-dessus de l'eau.

René Lefèvre a effectué une liaison aérienne particulièrement pénible, il en a fait ci-dessous le récit.

Lundi, 8 heures. Pour la 31^{ème} fois depuis que la ligne est créée, l'avion trimoteur emportant le courrier de l' « Ile Rouge » prend son vol vers Broken-Hill, petite cité minière de la Rhodésie du Nord distante de 2 500 kilomètres à l'ouest, où le précieux chargement sera repris mercredi par l'avion de la ligne anglaise pour être mené à Paris, en moins de dix journées.

Cette semaine, c'est moi qui suis au poste de pilotage. Vyé, le mécanicien habituel de Jean Assollant, m'accompagne, en remplacement de Chollet qu'un fort accès de paludisme a retenu à la chambre.

Un ciel bleu, à peine tacheté de petits nuages aux contours très nets, laisse espérer, avec l'appui des renseignements météorologiques parvenus à la minute, que la première étape qui nous mènera à Andrafiavelo, 400 kilométrés plus loin, ne nous donnera aucun souci.



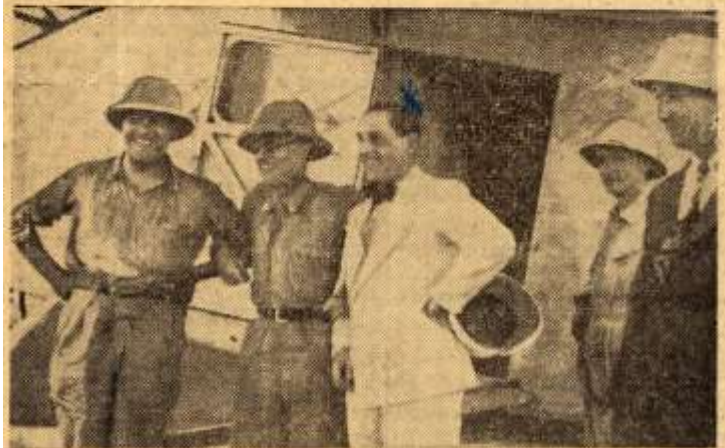
ARCHIVES FAMILIALES

Ces coupures de journaux originales découpées font partie de celles collectionnées par la famille ASSOLLANT, où, sur chacune d'elles une croix figurant le pilote a été dessinée.

Elles sont la propriété de Didier BERNACHE-ASSOLLANT (1948), petit-cousin du pilote, qui a eu la grande amabilité de nous les confier avec beaucoup d'autres documents, pour nous permettre d'en faire des scans et de les publier ainsi dans ces pages internet consacrées à Jean ASSOLLANT.

F-X. Bibert

POUR QUE LES LETTRES ARRIVENT... La lutte dramatique d'un courrier aérien pris dans la tempête entre Madagascar et la côte du Mozambique par René LEFÈVRE



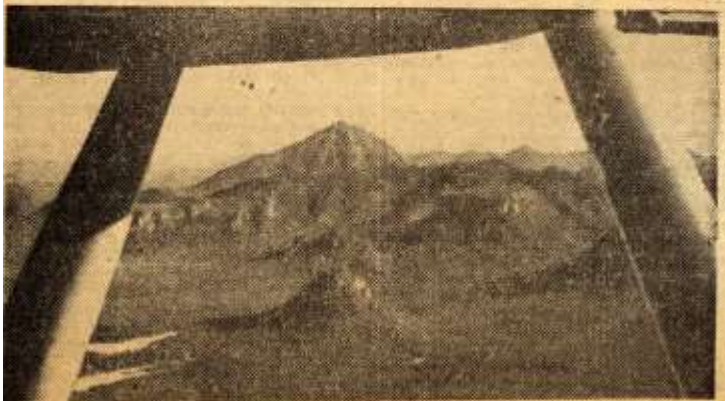
L'équipage transatlantique de l'« Oiseau Canari » s'est reconstitué à Tananarive, où Armand Lottj est allé vivre pendant quelques mois avec ses deux anciens coéquipiers René Lefèvre et Jean Assollant. De gauche à droite : Lefèvre, Lottj et Assollant

Les brillants aviateurs René Lefèvre et Jean Assollant exploitent la ligne aérienne postale Tananarive-Broken-Hill, en correspondance avec la ligne anglaise Le Cap-Paris-Londres. Grâce à leurs efforts, les lettres ne mettent que dix jours de Madagascar en France.

retour sur les 36 qu'ils devaient assurer. Ils ont couvert à la fin de la journée d'hier 180.000 kilomètres, dont 32.400 au-dessus de l'eau.

René Lefèvre a effectué une liaison aérienne particulièrement pénible, il en a fait ci-dessous le récit.

Lundi, 8 heures. Pour la 31^e fois depuis que la ligne est créée, l'avion



Au-dessus de la nature hostile

l'inauguration de leur service — René Lefèvre et Jean Assollant ont réussi à faire passer le courrier hebdomadaire aller et retour sur les 36 qu'ils devaient assurer. Ils ont couvert à la fin de la journée d'hier 180.000 kilomètres, dont 32.400 au-dessus de l'eau.

René Lefèvre a effectué une liaison aérienne particulièrement pénible, il en a fait ci-dessous le récit.

Lundi, 8 heures. Pour la 31^e fois depuis que la ligne est créée, l'avion trimoteur emportant le courrier de l'« Ile rouge » prend son vol vers Broken-Hill, petite cité minière de la Rhodésie

De même, pour la traversée maritime des 430 kilomètres qui séparent Madagascar de l'Afrique, hantise de nos voyages avec nos appareils si peu rapides, aucune perturbation ne nous est signalée, contrairement à l'habitude que nous avons depuis quatre mois que la dure la saison des pluies est commencée.

Et pour rendre encore plus délicieuse cette matinée ensoleillée, un vent favorable nous aide.

Deux heures trente après notre départ, nous, pouvons signaler par radio que nous allons atterrir sur ce petit coin perdu de la côte ouest de Madagascar qu'est Andrafiavelo où, comme à l'habitude, nous referons le plein d'essence pour le Mozambique.

En une heure, notre ravitaillement est effectué, nous pouvons à nouveau décoller pour la seconde étape.

Quelques minutes après, nous quittons la côte pour mettre le cap sur Juan de Nova, île minuscule à 140 kilomètres, havre de secours que nous survolons à chaque traversée, où je me suis posé dernièrement sur un terrain aménagé en quelques jours par trente indigènes venus spécialement de Madagascar sous la conduite d'un sous-officier.

L'orage se forme

Mais le ciel de clair qu'il était au départ de Tananarive, est devenu d'un blanc laiteux qui me laisse un instant penser à une dépression en formation. Tananarive ne nous a rien signalé de nouveau pendant le temps que nous sommes restés à Andrafiavelo, et je n'y attache pas grande importance.

Cependant, au fur et à mesure que nous avançons, le voile de brume élevé s'épaissit et s'abaisse graduellement. Les petits cumulus clairsemés que nous avons laissés aux abords de la côte ont fait place à d'autres nuages de plus en plus nombreux qui semblent par leur base prendre leur humidité à la surface de la mer surchauffée.

Calme au début, la mer, sur l'étendue visible, se paillette de petits moutons. Je profite de leurs taches blanches pour calculer ma dérive. Et nous continuons, navigant vers Juan de Nova, sans autre appréhension que celle d'une panne de moteur toujours possible.

Une heure après nous survolons l'îlot qui vient de se montrer à nous au travers des nuages bas. Comme à l'habitude nous signalons en code notre passage à la station de Majunga, dont nous savons que le radiotélégraphiste écoute avec toute son attention lorsqu'il nous voit au-dessus de la mer :

FIO de KDZ
QTP-JNO
Temps très nuageux
QUB — CQF ?
QRX30M.

« Allo Majunga, ici l'avion KDZ. Survolons Juan de Nova. Temps très

nuageux. Pouvez-vous me donner des renseignements météorologiques sur Mozambique ? Rendez-vous dans 30 minutes. »

Car l'inquiétude sur le temps que nous allons rencontrer commence à me prendre.

Les masses nuageuses qui montent à plus de cinq mille mètres, tout à l'heure éparses sont maintenant soudées toutes ensemble. Je dois descendre à deux cents mètres pour me soustraire à cette barrière de nuages qui me bouchent l'horizon. Je pique dessous. Mais croyant par ce moyen m'assurer une plus grande visibilité, je me heurte, au contraire, à un épais rideau de pluie. Nous y entrons. Sur le revêtement métallique de nos ailes c'est un crépitement qui domine le bruit des trois moteurs.

Pourvu que Mozambique soit dégagé !

Les trente minutes, depuis que j'ai interrogé Majunga, sont écoulées. Peut-être recevrai-je des renseignements rassurants. Vyé est donc aux écoutes, casqué, tournant en tous sens les manettes pour « accrocher » l'onde messagère ; un peu nerveux, mais maître cependant de ses mouvements.

Rien ne vient ?

La sagesse me commanderait peut-être, dans ce silence, de rebrousser chemin. Mais quoi ! Je suis à 100 kilomètres de l'Afrique ! Et puis j'ai dû faire bien des détours, que m'ont imposés des zones de pluie vraiment trop épaisses. Faisant demi-tour, retrouverai-je Juan de Nova ? Sinon ce serait la panne d'essence en pleine mer, car la provision qui me reste ne me permet plus de rejoindre Madagascar...

Notre poste récepteur continue d'être muet, une panne probablement mais que nous n'arrivons pas à déceler... Qu'importe, je décide de continuer sans renseignement. Je ne puis voir qu'à la verticale, et j'aperçois une mer tourmentée, des vagues énormes. Une heure dans cet enfer...

Mais voilà la côte !... La vois-je ? La pluie est plus violente encore, alors que j'eusse tout à l'heure déclaré la chose impossible.

Je suis au ras de la mer : à travers cette pluie, je devine le rivage plus que je ne le vois.

Quand le pilote cherche sa route

Mais à quel point de la côte suis-je ? Au nord ou au sud de Mozambique ? Je ne sais.

D'habitude, en quittant l'île Juan de Nova, je mets le cap sur le sud de Mozambique, vers un point nommé « Barra de Infuse ». Mais la dérive a si souvent varié ! Et j'ai moi-même, volontairement, effectué de si nombreux changements de route que je ne puis être affirmatif.

Je crois cependant être au sud. Donc je mets le cap au nord, me fixant un quart d'heure de vol dans cette direction, quitte à rebrousser chemin si je me convaincs d'erreur.

Je longe la côte au ras des arbres qui la bordent, la collant dans ses moindres détours. Toujours la pluie m'accompagne et m'enveloppe : je ne vois qu'à la verticale.

Je vais de l'avant, mais je ne distingue aucun point de repère connu... ou que je crois connaître ! Vyé qui, lui aussi, a abordé seize fois la côte en compagnie d'Assollant, ne s'y reconnaît pas plus que moi.

De toutes les rivières qui, à la suite d'innombrables méandres, se jettent paresseusement à la mer, nous ne parvenons à en identifier aucune.

Je n'attends pas le quart d'heure que je m'étais fixé !... Après dix minutes de vol vers le nord, je fais demi-tour : cette côte que je ne reconnais pas me laisse supposer que je suis au nord de Mozambique.

La pluie, toujours la pluie... Les cimes presque invisibles des longs philaos se courbent sous le vent violent du sud. Vent debout, cette fois, je longe à nouveau la côte, refaisant la route déjà parcourue.

Vingt minutes, trente, quarante minutes... Toujours pas de Mozambique ; ni aucun point qui permette de me reconnaître.

Le doute, à nouveau, l'horrible doute si lourd à porter, qui vous met en déroute. Suis-je au nord, au sud de Mozambique ?... Cependant, je ne sais quelle vague impression me dit que je n'en dois pas être loin.

Mais l'essence diminue... Si je continue de voler dans cette incertitude, je reste. Il me faudra alors me poser n'importe où, Dieu sait où, sur le premier coin de plage mauvais ou bon qui, à l'arrêt des moteurs, se présentera à moi.

Une chance pour atterrir normalement, neuf pour briser l'appareil. Et si je parviens, tout de même, à me poser sans « casser », c'est huit jours qu'il faudra, dans cette région éloignée de tout centre civilisé, pour m'apporter quelques litres d'essence. Si toutefois la mer qui déjà remonte, plus rapide que tout secours, n'a pas englouti mon pauvre appareil !...

Non ! Je n'attendrai pas la panne. Ma décision est prise ; je me poserai le plus tôt possible sur la plage, au moindre endroit favorable, près d'une paillote indigène que je ne manquerai pas de trouver, et de laquelle sortira bien un indigène qui me renseignera.

Encore cinq minutes vers le sud. Mais aucune case sur la côte, ni à proximité. Jusqu'où vais-je devoir aller pour rencontrer un être vivant ? L'âme la mieux trempée a ses moments de défaillance. Je vois la panne d'essence inévitable et proche, l'avion brisé : le courrier ne sera pas à Broken-Hill demain...

Adieu notre chère ligne, depuis sa création objet de tant de peines, mais aussi de tant de nobles satisfactions !...

L'atterrissage risqué sur la plage

Sauvés !... Mais oui ! A travers mon pare-brise sur lequel la pluie tombe drue, j'aperçois trois indigènes marchant sur la plage encore à sec : sans doute, ils profitent de la marée basse pour se rendre à leur village. Car

c'est la plage qui sert de route, dans ces régions inondées où n'existe aucune autre voie de communication.

La plage semble plate, sans rides ni parties molles. Mon œil exercé juge tout de suite l'endroit favorable à un convenable atterrissage.

Les gaz réduits, j'amène doucement mon appareil sur le sable mouillé, prêt à remettre pleins gaz si je sentais mes roues s'enfoncer.

Je ne me suis pas trompé, la plage est bonne, les pneus n'enfoncent pas d'un centimètre ! Un coup de freins et je m'arrête près des noirs qui, effrayés, se sont jetés à plat ventre sur le sable, près de la petite falaise qui longe la côte.

Ouf ! Je pars d'un éclat de rire, qui vient non pas tant de l'effroi de mes nègres sauveurs que de la brusque détente de mes nerfs crispés.

Pourvu qu'ils ne se sauvent pas, grand Dieu ! Je saute pour les arrêter. Mais ils ne bougent, trop apeurés... Je m'approche d'eux et la carte en mains, comme un élève pilote qui se serait perdu en cours de brevet, je demande ma route !... Je pose des questions, cite des noms de villages. Me comprennent-ils ? Car les noms que je lis je les prononce à la française !

A leurs signes de tête affirmatifs, à leurs gestes dans la direction des villages nommés, je me rends compte que mon charabia et ma mimique endiablée ont été compris. J'en déduis que je me trouve... à cent kilomètres au sud de Mozambique !

Mais la mer monte...

Vite, il n'y a pas de temps à perdre, la mer monte, il faut profiter de suite de l'étroite bande de plage qui me reste pour décoller.

Or, j'ai coupé mes moteurs. Pourquoi ? Je n'en sais rien... Pourvu qu'ils se remettent facilement en marche !

La bouteille d'air comprimé qui sert à leur démarrage est vide. Il faut la « regonfler » et le pompage, jusqu'à ce qu'un manomètre indique vingt kilos de pression, est long et fatigant.

Pour aller plus vite nous demandons l'aide d'un noir, celui qui nous semble le plus solide. Nous lui faisons signe de monter dans la carlingue : comme il s'y refuse, je l'y introduis de force...

Hélas ! son aide est si peu efficace que nous nous décidons à pomper nous-mêmes.

Les vingt kilogrammes sont atteints. Contact sur les trois moteurs : le moteur central auquel nous insufflons de l'air comprimé, part sans difficulté. Puis, le gauche. Reste le moteur droit : celui-là ne veut rien savoir et nous épuisons sans succès les derniers kilos d'air. Regonflage de la bouteille. Redégonflage.

Et la mer, traîtreusement, monte. Centimètre par centimètre, la largeur de la plage diminue.

Je demande à un indigène, par gestes, bien entendu, jusqu'où la mer montera. A la hauteur de la ligne qu'il inscrit du doigt sur la falaise, je trace mentalement une horizontale passant par l'avion.

Horreur ! Si le troisième moteur ne part pas, nous ne pourrions décoller ; l'eau noiera les moteurs et l'avion sera perdu...

La mâchoire crispée, nous regonflons au maximum de pression. Enfin ! Le moteur récalcitrant démarre. Nous sommes rayonnants de joie.

La roue gauche touchant presque la ligne des vagues qui viennent se briser sur la plage, le bout de l'aile droite à quelques centimètres de la falaise, je mets les gaz...

Sauvés...

En cent cinquante mètres, l'appareil quitte la terre. Je fais demi-tour immédiatement pour ne pas perdre inutilement un seul litre du peu d'essence qui me reste, et je longe à nouveau la côte, poussé par le fort vent du sud. La pluie est toujours aussi dense, les nuages aussi bas ; mais qu'importe, maintenant que je sais ma route !

Quarante minutes, et nous reconnaissons la baie de Mozambique, puis la petite lagune qui nous sert de terrain d'atterrissage.

Atterrissage parfait, dans dix centimètres d'eau !...

Voyage mouvementé, angoissant... Mais mon brave trimoteur est encore en vie, le courrier rejoindra demain Broken-Hill, la ligne postale de Madagascar continuera son trafic régulier !...

RENÉ LEFÈVRE.