

l'Aéro

5 octobre 1934

L'EFFORT AÉRIEN SUR FRANCE – MADAGASCAR En plein vol sur la brousse

Par ASSOLLANT et LEFÈVRE

*Site personnel de François-Xavier BIBERT
Jean ASSOLLANT, pilote de l'«Oiseau Canari»*

Voici, donc la première liaison aérienne France Madagascar réalisée. Depuis l'ouverture du trafic Tananarive-Broken-Hill, il y a environ deux mois et demi, toutes les semaines, à heure fixe, l'avion part de Madagascar emportant la poste pour l'Europe, et y retourne six jours après avec celle venant de France.

En attendant l'ouverture définitive de la ligne Alger-Congo, l'oeuvre tenace du commandant Dagniaux qui viendra se souder à celle du Gouvernement général de Madagascar à Broken-Hill, le courrier emprunte provisoirement la ligne des *Impérial Airways* : Londres-Le Cap, ce qui, en résumé, met notre grande île à dix jours de la France.

L'organisation d'un tel service n'est pas une petite affaire. Aidés par le ministère de l'Air qui nous a fourni l'excellent matériel S.P.C.A. Salmson, et par le Gouvernement Général de Madagascar qui a pris à sa charge l'exploitation du tronçon Tananarive-Broken-Hill, nous assurons le service chaque semaine.

Nous avons eu à créer des aérodromes intermédiaires, car nous survolons des régions désertiques et aucunement « aéronautiques ». A Mozambique, par exemple, nous nous posons sur la plage et il nous faut faire de véritables acrobaties lorsque la mer est haute, bref, nous avons tout juste de quoi poser nos roues ! Heureusement, nous aurons

sous peu un aérodrome installé sur la terre ferme, qui supprimera, ces risques d'atterrissage à chacune de nos escales.



1931 S.P.C.A. 41T
Trimoteur de transport postal. Modèle VII. Premier vol le 12 décembre 1931.

Monoplan aile haute. Construction entièrement métallique.
Envergure : 20.00 m Longueur : 13.18 m
Hauteur : 3.25 m Surface portante : 55.00m²
Equipage : 2
Masse à vide : 2 161 k Masse totale : 3 036 k
Motorisation : 3 Salmson 9Nc de 135 ch
Vitesse maximale : 190 km/h
Plafond : 6 500 m
Autonomie : 750 km

000000

Nous voyons, non sans satisfaction, à chaque voyage, le long de notre parcours, pousser des champs d'aviation de fortune. Nous avons innové le système suivant pour la création de terrains : nous repérons, en vol le sol qui nous paraît le plus propice à l'atterrissage auprès de plantations isolées dans la brousse; nous en faisons immédiatement un croquis, et au passage suivant, nous lançons un message lesté dans lequel nous demandons de nous créer une bande permettant un atterrissage en toute sécurité.

Nous donnons toutes les indications nécessaires pour cette réalisation, et en revanche, lorsque ce terrain sera terminé, nous y atterrirons pour y apporter les nouvelles d'Europe. Le système semble avoir du bon, car, depuis deux mois, ce ne sont pas des bandes de terres bien plates et roulantes, mais de vrais aérodromes qui surgissent du sol.

Ainsi, entre Quélimane et Broken-Hill, soit sur plus de mille kilomètres, il n'y avait, que le terrain de Tête nous servant d'escale; un atterrissage forcé ailleurs, c'était l'appareil brisé. Maintenant, il y a cinq terrains qui sont à peu près terminés et que nous nous proposons d'inaugurer un jour prochain. Ces terrains étant échelonnés, nous n'aurons plus que cent cinquante à deux cents kilomètres entre chacun d'eux. D'autres encore s'aménagent ou sont à l'étude, et c'est pour nous un gros atout qui nous apporte une plus grande sécurité pour l'exploitation de la ligne.

Les louanges que nous recevons des colons perdus dans la brousse, le grand nombre de lettres qu'ils nous adressent nous encouragent. C'est pour eux un peu d'air d'Europe qui leur arrive; ils sont heureux, mais nous le sommes encore plus, et il est assez difficile de savoir si c'est le colon qui doit remercier l'avion ou réciproquement.

Nous avons reçu des Portugais, pour créer l'infrastructure, une aide des plus efficaces, et c'est ainsi que les terrains de Tête et de Quelimane ont été énormément améliorés et que Mozambique aura bientôt un très grand, aérodrome. D'autres terrains d'escale seront organisés le long de notre parcours par les soins du Gouvernement portugais.

000000

L'avion décolle tous les dimanches matin du terrain d'Ivato, aérodrome de notre capitale malgache. Après un vol de deux heures et demie, il atterrit à Andrafiavelo, situé sur la côte ouest à quelques kilomètres de Maintirano. Après une courte escale, c'est le départ pour l'Afrique.

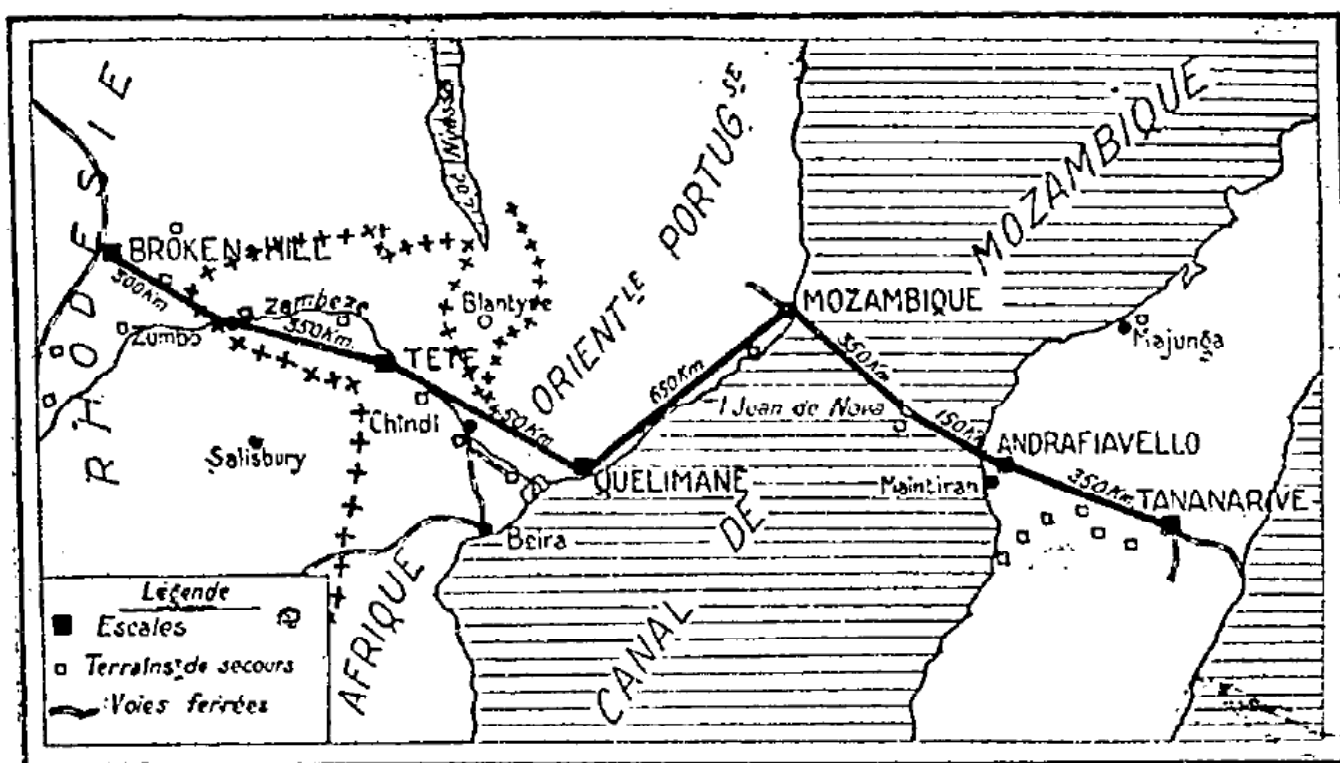
Nous avons cinq cents kilomètres à parcourir au-dessus de la mer avant de trouver la côte africaine. Nous rencontrons, fort heureusement, une petite île : Juan de Nova, situé à cent cinquante kilomètres de la côte de Madagascar, et c'est un gros facteur pour notre sécurité. Elle fut, du reste, déjà mise à l'épreuve : le regretté Goulette s'y est posé la première fois ; ensuite ce fut au tour de Maryse Hilsz. Juan de Nova a été leur Providence. Un terrain va y être aménagé, qui nous permettra, en cas d'atterrissage forcé, de nous poser sans inquiétude. Le soir, c'est Mozambique, terme de notre première escale. Naturellement, les difficultés d'atterrissage et de décollage sont nombreuses, Mozambique ne possédant pas encore d'aérodrome. Nous utilisons une lagune sur la plage dont le sol est, hélas ! très mou et qui, à marée haute, est entièrement recouverte par les eaux. Il faut alors profiter d'une petite bande de terrain large à peine de vingt mètres, et défrichée à notre intention. Cette- situation ne durera pas, car, comme nous vous le disions plus haut, le Gouvernement portugais est en train de construire un magnifique aérodrome : nous espérons pouvoir l'utiliser d'ici un mois, avant la période des pluies.

Après une nuit dans le calme africain, nous repartons à l'aube pour Quelimane. Nous survolons alors, durant cinq cent cinquante kilomètres, une région semi-désertique où, çà et là des dirigeants de plantations nous offrant, en cas de besoin, un gîte. Mais, malheureusement ils n'ont aucun aérodrome ; nous restons près de la mer, la plage étant pour nous un secours pour un atterrissage forcé.

Quelimane nous offre l'hospitalité quelques instants, et, après avoir pris la poste, nous décollons pour Tête. Nous commençons à entrer dans la brousse sauvage durant deux cents kilomètres, avant d'arriver sur le Zambèze. Il nous arrive souvent, en survolant cette région de

voir de nombreux animaux sauvages : éléphants, buffles, fauves... qui s'enfuient affolés par le bruit de nos moteurs. Un atterrissage n'aurait rien de joyeux dans cette région, infesté de bêtes et de serpents. Nous rejoignons le Zambèze à Chindi et le remontons jusqu'à Tête : c'est un ruban qui défile sous nos ailes pendant trois cents kilomètres. Les bords du Zambèze sont assez peuplés et nous offrent, une hospitalité plus agréable que celle de la brousse.

Nous passons notre dernière nuit à Tête, et le lendemain, mardi, vers midi, nous atterrissons à Broken-Hill, après avoir passé six cents kilomètres de forêts situés sur les hauts plateaux de la Rhodésie.



Le mercredi, rassemblement à Broken-Hill de tous les avions. Le jeudi matin, à la première heure, ce sont les avions du Cap, d'Europe, du Congo belge, de Rhodésie du Sud et de Madagascar qui réveillent les habitants en s'en allant pour rejoindre leur base avec le courrier d'Europe.

Nous rentrons le samedi matin A Tananarive par le même itinéraire. Le courrier, distribué à midi, aura mis dix jours pour venir de France. Le lendemain matin, dimanche, on recommence. Nous effectuons un voyage, chaque semaine, à tour de rôle.

000000

Depuis deux mois, nous avons donc assuré régulièrement, chaque semaine, le courrier. Chaque voyage, aller et retour, cinq mille kilomètres ; nous totalisons donc un nombre de kilomètres plus grand que celui du tour de la terre, et cela sans aucune anicroche, grâce à l'excellent matériel dont nous disposons, lequel a été soumis à de rudes épreuves. Nous tenons aussi à signaler nos deux dévoués mécaniciens, Vyé et Chollet, qui, depuis leur départ de la France, n'ont pas cessé de travailler sans prendre même une seule journée de repos, et qui nous accompagnent en vol en qualité de mécaniciens radio-opérateurs. Ils ont largement contribué à la régularité de notre service.

Nous aurons été aidé aussi par l'aviation militaire de Madagascar, commandé par le capitaine Dire, qui a mis à notre disposition mécaniciens et ateliers.



Capitaine Marcel DIRE
Collection Franck Roumy

L'aviation commerciale est née à Madagascar grâce au Gouverneur-général, M. Léon Cayla, qui a compris toute l'importance qu'il y a de relier rapidement la- colonie à la. Métropole, et grâce aussi au ministère de l'Air qui a mis à notre disposition le matériel nécessaire à l'essai de cette exploitation.



Le gouverneur Léon Cayla qui pilote lui-même son Potez 25 pour parcourir l'immense territoire dont il a la charge



L'infrastructure Tananarive-Broken--Hill sera terminée incessamment, aussi il ne faut pas que tous les efforts accomplis soient vains, et, afin d'aboutir à des résultats encore meilleurs, nous prévoyons dès à présent un matériel nouveau qui permettra l'exploitation régulière et définitive.

Le courrier aérien France-Madagascar est devenu une réalité et c'est pour nous la plus belle récompense.

Jean ASSOLLANT et René LEFÈVRE.

LA
GRANDE ILE
DE FRANCE

MADAGASCAR

Édité par La " DÉPÊCHE COLONIALE "

75, Rue Saint-Lazare, 75

PARIS

CHAPITRE VI

LA LIAISON AÉRIENNE

FRANCE-MADAGASCAR (*Juillet 1934*)

Lefèvre et Assolant, chargés par le Gouverneur général Cayla de réaliser la liaison postale aérienne entre Tananarive et Broken-Hill (Rhodésie du Nord), en correspondance avec la grande ligne Londres-Paris-Le Cap, et qui avaient quitté Istres le 15 juin, chacun sur un avion trimoteur du type colonial, ont atterri à Ivato-Tananarive le 13 juillet.

Dès le lendemain ils faisaient admirer au public tananarivien les nouveaux avions-postaux en se joignant à l'escadrille d'Ivato pour survoler le terrain de Mahamasina sur lequel se déroulait la revue du 14 juillet.

En deux semaines l'organisation de la nouvelle ligne a été mise au point et le premier départ a eu lieu dimanche 29 juillet.

Pour commémorer cette date, l'administration des P. T. T. a utilisé un timbrage spécial qui fera le bonheur des collectionneurs.

Chaque semaine désormais, Lefèvre et Assolant franchiront tour à tour le Canal de Mozambique pour atteindre Broken-Hill où la correspondance avec la Métropole est assurée par les avions britanniques des « Imperial Airways ».

Pour permettre à l'ensemble de la Colonie de bénéficier de cette liaison rapide avec l'Europe et l'Afrique du Sud, le gouverneur général Cayla a créé un service de télégrammes-lettres-avion à tarif réduit : ceux-ci sont transmis par fil de tous les bureaux de télégraphe à Tananarive où ils sont mis sous enveloppe et acheminés à destination par la voie aérienne.

Rappelons que la liaison aérienne « Tananarive-Broken-Hill » réalise par anticipation un des secteurs de la grande ligne transafricaine française par le Sahara, le Cameroun, le Tchad, le Congo, la Rhodésie et le Mozambique.

SERVICE AÉRO-POSTAL

Le nouveau service aérien Tananarive-Broken-Hill en correspondance avec la ligne Londres-Paris-Le Cap fonctionne toutes les semaines depuis le 29 juillet 1934.

Le trafic postal avec Paris est assuré conformément à l'horaire suivant :

1° Correspondances à destination de Paris : *durée du trajet, onze jours.*

Dernière levée de la boîte à Tananarive Pl. Colbert tous les dimanches à 9 heures.

Départ de l'avion à 10 heures.

Arrivée à Broken-Hill : mardi soir.

Départ de Broken-Hill : jeudi matin.

Arrivée à Paris : le jeudi suivant à 9 heures.

2° Correspondances venant de Paris : *durée du trajet dix jours.*

Dernière levée à Paris (Recette principale, rue du Louvre), tous les mercredis à 16 h. 40.

Dernière levée à Marseille-Gare, tous les jeudis à 4 heures.

Arrivée à Broken-Hill le mercredi suivant.

Départ de Broken-Hill le jeudi suivant.

Arrivée à Tananarive le samedi suivant.

Une lettre expédiée par avion de Tananarive à Paris pourra ainsi recevoir une réponse par avion dans les 28 jours.

3° Correspondances à destination du Cap : *durée du trajet six jours.*

Les correspondances partent de Tananarive à l'heure indiquée au § 1. Elles arrivent au Cap le vendredi suivant.

4° Correspondances en provenance du Cap : *durée du trajet six jours.*

Départ du Cap tous les mardis.

Arrivée à Tananarive le samedi suivant.

AFFRANCHISSEMENT

Surtaxe aérienne pour la France et l'Afrique du Sud :

de 0 gr. à 5 gr.	4 frs.
de 5 gr. à 10 gr.	8 —
de 10 gr. à 15 gr.	12 —
etc...	
<i>Surtaxe aérienne pour l'Est Africain portugais :</i>	
de 0 gr. à 10 gr.	6 frs.
de 10 gr. à 20 gr.	12 —
de 20 gr. à 30 gr.	18 —

etc...

A ces surtaxes il convient d'ajouter la taxe ordinaire de 0 fr. 50 pour la France et les Colonies françaises et 1 fr. 50 pour l'étranger et le cas échéant la taxe habituelle de recommandation.

TÉLÉGRAMMES-LETTRES-AVION

Pour permettre à l'ensemble de la Colonie de profiter de cette liaison rapide avec l'Europe et l'Afrique du Sud, il a été créé un service de télégrammes-lettres-avion à tarif réduit. Ces T.-L.-A. sont transmis par fil de tous les bureaux de télégraphe de la Colonie à Tananarive où ils sont mis sous enveloppe et acheminés à destination par la voie aérienne.

TARIF DES TÉLÉGRAMMES-LETTRES-AVION

Il comprend :

1° Une taxe de 0 fr. 125 par mot avec minimum de perception de 1 fr. 25.

2° La taxe d'affranchissement ordinaire d'une lettre (0 fr. 50 pour la France et les Colonies, 1 fr. 50 pour l'étranger).

3° La surtaxe aérienne.

Les T.-L.-A. doivent être déposés au bureau d'origine le samedi avant 10 heures.

Les T.-L.-A. déposés après cette heure pourront néanmoins être acceptés aux risques des expéditeurs.

Le service pourra également assurer l'acheminement des correspondances aériennes à destination des Indes et de l'Indochine en liaison avec les lignes passant au Caire. Les instructions concernant leur affranchissement seront indiquées ultérieurement.