

## **CAS 1 : Vous venez de lire le texte ci-dessous dans cette page :**

**Jean ASSOLLANT - Pilote de l'Oiseau Canari**

**La suite que vous cherchez commence ici en page 2...**

« Ici se situe un épisode étonnant, quasiment inconnu, jamais abordé dans les revues spécialisées, au sujet de ces « Simoun » : Une violente campagne d'une « certaine » presse de Madagascar qu'on appellera, « **Le scandale des Simoun** », s'en prit directement à René CAYLA et à l'équipe de Jean ASSOLLANT de fin 1936 à début 1938, visant à démontrer que ces « **privilégiés** » allait s'en mettre indument « pleins les poches » par le transfert du service postal aérien de l'île, alors effectué surtout par l'aviation militaire (donc presque gratuit !), à des intérêts privés (donc payant !). En guise de justification ; les Simoun étaient des avions inadaptés pour le transport du fret et des passagers, trop rapides, trop beaux, trop chers, trop fragiles pour se poser sur les terrains peu entretenus de Madagascar, etc...!

Le sommet burlesque de ce vaudeville se situe le 5 avril 1938, après que Jean ASSOLLANT s'étant estimé « **gravement diffamé** » et ayant demandé à l'instigateur de cette campagne, M. de **RAUVILLE**, une « **réparation par les armes** », envoya ses témoins (RINGEL et LECOEUR) chez l'intéressé qui se défila. Ils dressèrent alors un « **Procès-verbal de carence** » qui fût publié le lendemain à la une du « Journal de Madagascar » ? Celui-ci avait toujours défendu l'œuvre du Gouverneur CAYLA, de LEFÈVRE et d'ASSOLLANT en faveur de l'aviation civile à Madagascar.

Pour en savoir plus, consulter ce document :

« Campagne de presse à Madagascar : Le Scandale des Simoun »

---

## **CAS 2 : Vous venez d'ouvrir cette page...**

**Elle commence ci-dessous en page 2, mais pour bien comprendre il vaudrait mieux d'abord retourner ici... !**

Lien : [Jean ASSOLLANT - Pilote de l'Oiseau Canari](#)

# MADAGACAR 1937

## « LE SCANDALE DES SIMOUN »

*Extraits de la presse française - Recherches et mise en page F-X. Bibert*



**LE CAUDRON (RENAULT) C-635**

*Simoun*

L'Intransigeant : 18 octobre 1936

Sur la proposition du gouverneur général Cayla et de René Lefèvre, appuyée par le directeur de l'aviation civile, M. Louis Jouhé, le ministre de l'Air, M. Pierre Cot, a décidé de confier trois Caudron « Simoun » au Service de la navigation aérienne de Madagascar pour créer deux lignes à l'intérieur de l'île.

Une ligne au nord de Tananarive et une autre au sud. Le courrier sera distribué et « ramassé » dans l'île entre chaque arrivée et chaque départ hebdomadaire de la ligne Tananarive-Ellisabethville.

Quand la régie Air-Afrique — ligne Alger-Ellisabethville — aura obtenu son autonomie financière, la « ligne Lefèvre » sera rattachée à la ligne Alger-Ellisabethville. Deux fois par mois, l'avion d'Air-Afrique ira jusqu'à Tananarive et deux fois par mois l'un des trimoteurs de Madagascar assurera la correspondance Tananarive - Ellisabethville avec les services bi-mensuels de la compagnie belge S.A.B.E.N.A.

# WOLONTE

HEBDOMADAIRE ÉCONOMIQUE & POLITIQUE  
PARAÎSSANT CHAQUE SAMEDI

Volonté : 12 décembre 1936

## L'AVIATION POSTALE À MADAGASCAR... ... ou QUI PAIERA LES VIOLENTS ?

C'est le sujet d'actualité ; le progrès fait son chemin et dans un avenir très prochain nous verrons les centres importants de la colonie reliés entre eux par des lignes postales aériennes dernier cri des réalisations de l'ultra rapide qui, détrônant le rail et l'auto, nous mettront à quelques heures les uns des autres.

Il semblerait que sur ce chapitre nouveau de l'équipement économique du pays une unanimité totale devrait se produire. Si elle existe sur le principe elle est dissociée sur les moyens et c'est ce qui provoque certains remous dans la presse locale. La vérité n'appartient à personne .certes et chacun peut prétendre, suivant sa modestie, en détenir une part plus ou moins importante.

Mais il n'en est pas moins vrai que la solution de tous les problèmes de réalisations utilitaires doit tout d'abord satisfaire à une règle garantissant la durée : la réduction au minimum des frais généraux ; car c'est à cette condition là que le progrès affirme sa supériorité et assure sa continuité.

En l'occurrence, certains, et nous les approuvons, s'élèvent contre les tendances qui s'affirment chez d'autres à approuver un projet qui ne s'inspirerait nullement de l'expérience acquise et réalisée par l'aviation militaire.

Beaucoup de gens semblent ignorer que depuis un an une ligne aérienne fonctionne avec une régularité impeccable sur un circuit englobant la région Nord-ouest de l'île. Cette ignorance trouve-t-elle sa justification dans la modestie de ces jeunes pilotes militaires qui sans bruit ni tapage font leur devoir ?

Il faut le croire mais il n'en reste pas moins vrai que le sillon est tracé et que c'est à eux qu'en revient le juste mérite.

En correspondance avec le courrier aérien de France un avion militaire part d'Ivato le samedi à midi en direction du Nord desservant — Ankazobe Andribo — Maevatanana — AmbatoBoéni — Marovoay — Majunga — Port Bergé — Antsohy — Analalava — Maromandia — Ambaja — Nosibé — Ambilobé — Anivorano (nord) — Diégo, avec retour par le même itinéraire permettant le dépôt du courrier de France et la récolte de celui pour France rejoignant Ivato le mardi soir.

Depuis un an cette ligne fonctionne avec une régularité remarquable faisant grand honneur à notre aviation militaire, à ses chefs, à ses pilotes, à ses mécaniciens qui tous, sans publicité intempestive pas plus dans la presse qu'ailleurs, accomplissent avec désintéressement, simplicité et dévouement leur devoir de pionniers de l'aviation coloniale et cela à la grande satisfaction de tous — Nous leur adressons ici avec les remerciements de la colonisation l'expression de notre sincère admiration.

Les dépenses nécessitées par cette ligne du nord sont, si nos renseignements sont exacts, d'environ 12 000 francs par mois soit 150 000 francs en chiffre rond pour l'année.

Or, dans le numéro du 7 novembre de « la Dépêche » nous lisons que de grandes modifications vont être apportées au « Service de la Navigation Aérienne de Madagascar ». La ligne du Nord serait reprise par ce service et complétée par une ligne le desservant le Sud de Madagascar.

Ce projet constitue par lui-même une extension souhaitée par tout le pays. Mais, car il y a malheureusement un « mais » et d'importance, à l'examen ce projet s'avère désastreux pour le budget des Postes et partant pour le portefeuille du contribuable.

Nous ne citerons que quelques chiffres, qui mis en parallèle avec le revient annuel indiqué plus haut de la ligne actuelle du Nord démontrent la surcharge budgétaire exagérée qui menace les derniers de la Colonie.

- 1°— 1 chef pilote à 210 000 frs
- 1 pilote à 175.000frs
- 2°— 2 mécaniciens à 75.000 frs
- 1 mécanicien à 30 000 frs
- 2 ouvriers indigène
- 3°— X employés divers

soit au total plus 700 000 frs de frais de personnel par an avec en plus les frais des voyages congés, indemnités etc... etc... un petit million ! sommes à laquelle s'ajouteront les dépenses diverses, le combustible, l'huile, les frais d'entretien des appareils, les assurances des pilotes et du matériel etc... etc...

Pour faire passer pareille pilule dure à avaler on l'arrosa avec des arguments illusoires : don des avions par le ministère de l'air, économie de quelques bidons d'essence, service rapide par de petits appareils à grande vitesse etc... etc... C'est bien insuffisant et ce n'est pas sérieux.

Une question se pose ; va-t-on pour l'organisation de l'aviation postale à Madagascar continuer la politique des dépenses somptuaires, la politique de l'assiette au beurre dont cette colonie a déjà si souvent fait les frais ?

Va-t-on voir une organisation appelée à devenir la poste de demain à Madagascar écrasée dans l'œuf sous des charges excessives dont quelques privilégiés seraient les seuls bénéficiaires ?

M. Cayla ne s'est-il pas encore rendu compte que cette fameuse prospérité du pays dont il a tant fait état n'existe que dans ses discours et que l'heure des générosités dispendieuses est passée depuis longtemps ?

C'est beau certes de ne pas compter, mais quand ce sont les autres qui paient, il est bon de repasser les additions et de ne pas trop pousser vers la droite la virgule du total.

Distribuer des titres pompeux et des prébendes somptuaires est incontestablement le fait d'un grand seigneur mais encore faut-il qu'il se rende compte que les temps sont durs même pour le budget de la colonie très sérieusement anémié et qui a besoin de grands ménagements.

On ne saurait prétendre quand on tient compte de la rétribution modeste de ceux qui ont assuré jusqu'à ce jour le fonctionnement de la ligne du Nord qu'il soit obligatoire de consentir des conditions exceptionnellement avantageuses à ceux qui viendront les remplacer.

Serait-ce en prévision d'une nouvelle publicité destinée à remplir d'articles dithyrambiques et de photographies sensationnelles les pages des grands quotidiens et des grands illustrés ; certains le disent, auraient-ils raison ?

Il ne viendra donc pas à l'esprit de ceux qui ont charge de nos intérêts de jeter un simple coup d'œil comparatif sur les services postaux assurés par les aviateurs militaires de si parfaite façon ?

Se refuseront ils à comprendre que l'intérêt général veut que des sociétés malgaches soient associés à cette exploitation ?

Voudront-ils ignorer malgré tout qu'il y a en France de très bons pilotes et mécaniciens de l'aviation marchande à qui on pourrait assurer simplement une large existence à la colonie pour le plus grand profit de l'aviation civile toute entière bénéficiant de leurs connaissances ?

Vont-ils pour satisfaire des prétentions qui ne cadrent pas avec nos moyens nous imposer des charges aussi exagérées ?

Est-ce à un groupe ou à la colonie toute entière que le ministre de l'air a gracieusement offert ces appareils ?

Autant de questions qui sont inspirées par la logique et le bons sens et dont nous chercherons les réponses dans les décisions de M. Cayla.

Pour approcher maintenant le côté technique de l'affaire que fera-t-on, demandons-nous, de ces appareils qu'on nous annonce à grand tralala être des « Simoun-Bengali », marchant sans essence, appareils de sport à très grande vitesse, tout au plus capables d'emporter avec le courrier léger les chaussettes et la chemise de recharge du pilote, appareils qui se poseront très difficilement sur la majorité des terrains d'atterrissement déjà existants à la colonie.

Est-ce du sport ou du transport postal que le service de la navigation aérienne compte faire à Madagascar ?

Veut-on oui ou non raire de « la Poste Aérienne Intérieure » un service complet capable de transporter toute la poste : lettres ordinaires, plis, paquets poste, etc... ou limiter ce service au simple transport de quelques lettres avion ?

Nous estimons que ce service doit être dans son propre intérêt un service complet qui grâce à ces recettes supplémentaires pourra arriver à couvrir ses frais. Si c'est ce principe qui est admis on doit tendre vers la réalisation d'un service postal complet : que viendront y faire alors ces Simoun-Bengali pratiquement inutilisables ? Qui a pris l'initiative de proposer ce type d'avions ?

Les résultats obtenus sur la ligne du Nord par le service des Postes en collaboration avec l'Aviation militaire a permis de se rendre compte de l'importance du trafic et des besoins des intéressés ; nous estimons qu'une expérience semblable faite avec les mêmes éléments s'impose également pour la ligne du Sud : alors le service des Poste possédera tous les éléments nécessaire pour établir d'accord avec les pouvoirs de l'air à Madagascar un service postal aérien intérieur avec toutes les chances et garanties de succès et sans obérer le budget trop pauvre pour supporter encore et toujours des prélèvements aussi dispendieux qu'inutiles.

*Signé anonymement : VOLONTÉ*



**L'Éclaireur du 29/12/1936**

## **LA SIMPLE ET ÉTONNANTE HISTOIRE DE CRÉDITS BUDGÉTAIRES ENGAGÉS AU TITRE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE INTÉRIEURE MALGACHE...**

**... ou L'ART DE TROUVER DE L'ARGENT QUAND ON N'EN A PAS**

Nous avons reçu d'un de nos lecteurs qui demande à garder l'anonymat la lettre ouverte suivante que nous nous faisons un devoir de publier « in extenso ».

*Lettre ouverte à Mr le Gouverneur Général, à MMrs. les délégués de Madagascar au Conseil Supérieur des colonies, à MMrs les Généraux Féquant, Denain à Mr Hirschauer chargés de mission d'inspection à Madagascar, à M Mrs les délégués financiers de Madagascar.*

Messieurs,

C'est un simple contribuable qui s'adresse à vous, connaissant l'intérêt que vous portez à tout ce qui intéresse l'aviation à Madagascar et les finances de la colonie.

Le Journal « l'Eclaireur » et d'autres journaux de la colonie ont exprimé récemment l'étonnement du public de Madagascar d'apprendre successivement comme une série de faits détachés sans lien apparent les uns avec les autres les nouvelles suivantes :

1° le ministère de l'air donne gracieusement à Madagascar trois avions Simoun.

2° ces appareils sont destinés à assurer le service Je la navigation aérienne intérieure à Madagascar.

3° la régie Air Afrique assurera bientôt le service Elisabethville Tananarive à la place de la colonie.

4° le personnel aviateur de la colonie chargé jusque-là du service Tananarive Elisabeth ville sera chargé d'organiser et d'assurer le service intérieur.

5° brusquement le service militaire du Nord est supprimé, le personnel aviateur de la colonie assure le service avec les anciens trimoteurs SPCA qui faisaient le service Tana-Brocken Hill.

6° on apprend que toute l'infrastructure de la navigation aérienne malgache est à modifier sinon à refaire, les champs d'aviation établis pour les Potez de l'armée étant beaucoup trop petits (on parle de surface de 1000 à 1200m de côté pour les Simoun).

7° même le champ d'aviation d'Ivato est à refaire et à installer ailleurs pour les mêmes raisons.

Et chaque jour nous apporte une nouvelle aussi étonnante et inquiétante pour le budget malgache et l'on continue.

Où nous conduit-on, où veut-on nous mener, telle est la question que se pose le contribuable malgache plus que surpris, indigné de voir que la nouvelle organisation puisse ainsi être lancée sans avoir fait l'objet d'un projet d'ensemble, d'un devis financier et de demandes de crédits à inscrire au budget de 1937, crédits à faire approuver par les délégations, financières,

Ces dernières, il est vrai, n'ont pas attendu de se trouver en face du fait accompli. A l'occasion de la discussion du budget elles ont émis le vœu j! formel que la suppression du service aérien Tana-Elisabethville laissant à la colonie un crédit de 700 000 frs, il ne pouvait être question de dépasser cette somme sans leur approbation, demandant à ne pas être mises devant le fait accompli.

Or il apparaît aujourd'hui qu'elles vont bel et bien être mises devant le fait accompli et que la note à payer devra être acquittée sans étude préalable et sans que personne puisse dire quel en sera le montant.

Le public malgache se demande donc pourquoi l'infrastructure aérienne de Madagascar ayant été effectuée en vue de l'utilisation des Potez militaires la colonie accepte, au lieu de faire augmenter le nombre des Potez, des appareils « plus fins » exigeant des champs d'aviation de superficie beaucoup plus considérable qu'on ne pourra peut-être pas trouver dans les localités où existent des champs d'aviation déjà installés les autres devant être tous agrandis.

N'était-il pas rationnel de s'en tenir aux Potez dont l'armée possède des quantités considérables en France, ne répondant plus aux besoins militaires modernes mais permettant à Madagascar de ne pas acheter d'appareils tout comme pour les Simoun mais évitant la révolution catastrophique et onéreuse qu'on nous impose.

De mauvaises langues prétendent que nos aviateurs civils ne trouvent pas ces appareils dignes d'eux, de leur renommée, de leur réputation mondiale alors que pendant 52 semaines ils ont assuré par les soins des militaires un service d'une régularité absolue, sans un incident sans un avatar.

Les « Simoun » vont-ils être un cyclone pour nos finances ?

A-t-on calculé le prix de la dépense de la modification de l'infrastructure qui va résulter de ce que nous appellerons un simple caprice d'amateurs de modernisme inutile et de coquetterie d'aviateurs de haute réputation.

Est-il permis, quand le budget malgache de 1937 est dans l'état de misère que nous connaissons d'engager de telles dépenses absolument inutiles et de valeur inconnue.

Un tel gaspillage serait possible quand nos budgets communaux sont réduits à un tel état de misère qu'ils ne peuvent plus entretenir leurs bâtiments, leurs rues, quand le plan de campagne annuel qui avant-guerre ne descendait jamais au-dessous de 4 millions or est ramené à 9 millions papier au lieu de 20 s'appliquant à un réseau routier décuplé et à des bâtiments plus nombreux et plus anciens, demandant de très grosses dépenses d'entretien !

Une telle chose serait-elle possible quand sous le prétexte d'absence de crédits on refuse les sommes les plus minimes, les quelques milliers de francs indispensables pour des travaux de première urgence et de toute première nécessité

Ce serait vraiment un défi au bon sens.

Mais ce ne sont pas les seules dépenses ainsi engagées. Est-il besoin pour un service intérieur de tout repos de pilotes hors classe dont les traitements annuels atteignent 200 à 300 000 frs alors que les pilotes des grandes lignes touchent au plus 7000 frs par mois pour un service bien plus difficile et beaucoup plus chargé.

Déjà les dépenses montent. Dès à présent le service du Nord occasionne par voyage le paiement des indemnités kilométriques de 0,75 pour le pilote et de 0,25 pour le mécanicien qui s'appliquent à chaque voyage à 1500 km auquel les il faut ajouter pour les frais de séjour une indemnité journalière de 100 frs qui n'est payée à un tel taux à personne dans la colonie.

Et ainsi le flot des dépenses va montant, sans que leur engagement ait été approuvé par personne ni chiffré, ni inscrit au budget.

Messieurs les Généraux inspecteurs de l'aviation venus à Madagascar, MMrs. les délégués financiers, M. le Gouverneur Général, MMrs les délégués au conseil supérieur des Colonies, allez-vous laisser s'accomplir une de ces irrégularités financières comptables qui fera dans deux ans l'objet de la critique un peu tardive de la cour des comptes ?

Le contribuable malgache moyen que je suis vous demande d'imposer l'élude d'un programme, de faire respecter les règles de saine gestion de nos finances et de ne pas laisser se créer un nouveau tonneau des Danaïdes comme celui du [chemin de fer du Betsileo](#) ou autres.

p.c.c. L.C.

# LE COURRIER DE L'AIR

◆ *Du nouveau à Madagascar.* — Nous avons signalé qu'Assolant, écourtant son congé, regagnait Madagascar. Il va créer dans la grande île malgache un réseau intérieur, pour lequel il a fait l'acquisition de plusieurs *Simoun*.

Assolant est maintenant directeur de la Régie-Madagascar, et René Lefèvre, en plein accord avec lui, va passer à Air-Afrique comme chef-pilote.

Nous reviendrons bientôt sur l'organisation du réseau malgache.

## Le Journal de Madagascar du 13 novembre 1937

### Lignes Aériennes Intérieures

Le service postal aérien intérieur, qui dessert le Nord et le Sud de Madagascar, a été inauguré le 31 Octobre.

Grâce à ce nouveau service, les habitants de l'intérieur de la Grande île peuvent répondre aux correspondances venues par avion de la Métropole dans les trois jours de battement que laisse l'horaire de la ligne Air-Afrique.

Les deux avions « *Simoun* » du Service de l'Aéronautique Civile de Madagascar, qui ont inauguré le nouveau service, ont quitté Tananarive le dimanche 31 Octobre à midi-trente,

pilotés respectivement par les pilotes Assolant et Ringel, accompagnés des mécaniciens Chollet et Beaupeux. Ils étaient de retour à Tananarive le mardi 2 novembre à 14h. 30, après avoir desservi, l'un, Arivonimamo, Tsiroanomandidy, Anka-vandra, Miandrivazo, Belo sur Tsiribihina, Morondava, Morombe, Tuléar, Betioky, Ampanihy, Fort-Dauphin, Betioka et Ihosy (ligne du Sud) ; l'autre, Majunga, Port-Bergé, Antsohihy, Analalava, Ambanja, Ambilobe, Diégo, Vohémar et Sahambava (ligne du Nord).

Au cours de ces deux premiers voyages, 525 kilos de courrier et 105 kilos de fret ont été transportés.

# Aéronautique Civile

Le public est informé qu'à compter du 31 octobre 1937 le Service de l'Aéronautique Civile assurera en correspondance avec la ligne Air-Afrique le transport du courrier sur les lignes intérieures ci-après :

Ligne du Nord : Tananarive - Majunga - Port - Bergé - Antsohihy - Analalava - Ambanja - Ambilobe - Diégo - Vohémars - Sambava.

Ligne du Sud : Tananarive - Arivonimamo - Tsiroanomandidy - Ankavandra - Miandrivazo - Belo-sur-Tsiribihina - Morondava - Morombe - Tuléar - Beticky - Ampanihy - Behara (Fort-Dauphin) - Betroka - Ihosy.

Le départ et l'enlèvement du courrier et des aéro-paquets dans les diverses escales resteront néanmoins subordonnés aux conditions atmosphériques et à l'état des terrains.

Les horaires sont les suivants :

## LIGNE NORD

Horaire en vigueur à partir du 1er novembre 1937

Avion Caudron Simoun

### ALLER

Tananarive	Dimanche	D.	5 h.30
Majunga	"	A.	7 h.05
		D.	8 h.00

Port-Bergé	"	A.	8 h.40
		D.	8 h.50

Antsohihy	"	A.	9 h.15
		D.	9 h.25

Analalava	"	A.	9 h.40
		D.	9 h.50

Ambanja	"	A.	10 h.30
		D.	10 h.40

Ambilobe	"	A.	11 h.00
		D.	11 h.10

Diégo-Suarez	"	A.	11 h.35
		D.	14 h.00

Vohémars	"	A.	14 h.45
		D.	14 h.55

Sambava	"	A.	15 h.20
		D.	15 h.30

### RETOUR

Sambava	Lundi	D.	16 h.00
Vohémars	"	A.	16 h.25
		D.	16 h.35

Diégo-Suarez	"	A.	17 h.20
		Mardi	D. 8 h.00

Ambilobe	"	A.	8 h.25
		D.	8 h.35

Ambanja	"	A.	8 h.55
		D.	9 h.10

Analalava	"	A.	9 h.50
		D.	10 h.00

Antsohihy	"	A.	10 h.15
		D.	10 h.25

Port-Bergé	"	A.	10 h.50
		D.	11 h.00

Majunga	"	A.	11 h.40
		D.	12 h.00

Tananarive	"	A.	13 h.45
------------	---	----	---------

## LIGNE SUD

Horaire en vigueur à partir du 1er Novembre 1937

Avion Caudron Simoun

### ALLER

Tananarive	Dimanche	D.	5 h.30
Arivonimamo	"	A.	5 h.45
		D.	5 h.55
Tsiroanomandidy	"	A.	6 h.30
		D.	6 h.40
Ankavandra	"	A.	7 h.05
		D.	7 h.15
Miandrivazo	"	A.	7 h.40
		D.	7 h.50
Belo s/Tsiribihina	"	A.	8 h.20
		D.	8 h.30
Morondava	"	A.	8 h.55
		D.	9 h.45
Morombe	"	A.	10 h.40
		D.	10 h.50
Tuléar	Dimanche	A.	11 h.40
		D.	13 h.00
Beticky	"	A.	13 h.25
		D.	13 h.35
Ampanihy	"	A.	14 h.10
		D.	14 h.20
Behara Fort Dauphin	"	A.	15 h.15
		D.	15 h.45
Betroka	"	A.	16 h.40
		D.	16 h.50
Ihosy	"	A.	17 h.20

### RETOUR

Ihosy	Lundi	D.	13 h.00
Betroka	"	A.	13 h.30
		D.	13 h.40
Behara (Fort Dauphin)	"	A.	14 h.35
		D.	15 h.15
Ampanihy	"	A.	16 h.10
		D.	16 h.20
Beticky	"	A.	16 h.55
		D.	17 h.10
Tuléar	"	A.	17 h.30
		Mardi	D. 8 h.00
Morombe	"	A.	8 h.50
		D.	9 h.00
Morondava	"	A.	9 h.55
		D.	10 h.45
Belo s/Tsiribihina	"	A.	11 h.10
		D.	11 h.20
Miandrivaza	"	A.	11 h.50
		D.	12 h.00
Ankavandra	"	A.	12 h.25
		D.	12 h.30
Tsiroanomandidy	"	A.	12 h.40
		D.	13 h.00
Arivonimamo	"	A.	13 h.35
		D.	13 h.45
Tananarive	"	A.	14 h.00

Cet horaire annule les précédents et reste subordonné aux conditions atmosphériques et à l'arrivée à Tananarive du courrier aérien venant d'Europe.



## Volonté du 06/07/1938

### En première page...

*Dans l'article reproduit un peu plus loin du « Madagascar Illustré » sur « le Scandale des Simoun » il y a des choses vraies qui ne sont du reste que la constatation de faits, indéniables.*

*Ces faits venant en confirmation de ce que nous avions prévu et prédit nous avons repris cet article.*

*Mais cependant nous ne suivons pas l'auteur dans ses attaques violentes contre le pilote qui, si je suis bien renseigné n'avait pas voix au chapitre lors de l'achat de ces appareils ; il n'était à cette époque que la doublure et je doute fort qu'on lui ait laissé le choix des appareils.*

*Quant à ses qualités de pilote je ne crois pas davantage qu'il ait besoin de prendre des leçons de qui que ce soit et justement le claquage de ces appareils entre les mains d'un aussi bon pilote confirme mieux que tout l'erreur grossière qui a provoqué leur achat.*

### C'était fatal

Les premiers et les seuls nous avons dénoncé dans « Volonté » la grosse erreur pour ne pas dire plus, du projet de la mise en service à Madagascar de trois appareils Simoun pour le service intérieur aérien postal.

Ce qui devait se produire fatalement s'est produit : ces trois fameux appareils sont hors de service ou en panne.

Nous passons du reste la parole à notre confrère « *Le Madagascar Illustré* » qui dans un leader signé C. R. dénonce « *Le Scandale des Simoun* »

A retenir l'allusion trop restreinte qu'il fait à ce service privé qui avec des moyens modestes réalise cependant un travail régulier sans aucun encouragement ni subvention.

Mais n'est-ce pas c'est une entreprise privée..... et alors.

---

*Copie d'un article du :*

**Madagascar illustré : date inconnue (1)**

### Le scandale des Simoun

Voilà donc le troisième Simoun hors d'usage. Le dernier forcément. Parce qu'il n'y en a que trois.

De la belle ouvrage, comme dirait l'autre.

Neuf mois pour en démontrer le mauvais usage. Car enfin, la mise sur le flanc de trois appareils de cette valeur, choisis spécialement pour ce travail, pose certaines interrogations auxquelles il faut bien des réponses. Car ce service coûte cher, coûte très cher.

Ceux qui paient voudraient savoir.

\*

\* \*

Il faut chercher : pilotage ou matériel ?

Nous avons des pilotes bien payés, mais nous avons de bons pilotes. Nous avons l'as Assollant. Qui ne laisse à personne d'autre le soin de conduire les Simoun comme ils doivent l'être : il se charge personnellement de les jeter sur les buses et sur la souche, qui les retourne bien proprement.

Le matériel ? Les fameux « Simouns ». Dont le choix fut vivement critiqué par ceux qui voyaient plus loin que le bout de leur nez, par ceux, militaires et civils, qui volent beaucoup dans la grande île. Foin de ces empêcheurs de danser en rond ! M. Assollant a choisi les Simoun. Ce seront les Simoun qui feront le service intérieur.

La démonstration est faite, en effet. Dès ses premiers vols, un Simoun claque des ailes. Les deux autres sont nettoyés dans le 9ème mois de leur entrée en service : l'un à Morombé l'autre semaine, où son train d'atterrissage s'écrase contre des buses au décollage ; l'autre à Ankavandra cette semaine, où il accroche une souche à l'atterrissage.

Nous concluons donc, avec ceux qui voyaient plus loin que le bout de leur nez : les Simouns, bon matériel pour la France, ne répondent pas aux conditions coloniales.

D'abord les terrains qu'il fallut améliorer. Coût ?

Il tombe ensuite sous le sens que c'était folie de demander à des monomoteurs un service régulier postal sur un tel parcours. Et à de telles vitesses. Il faut du 250 à notre as, comme il lui faudra du 300 demain avec des appareils répondant moins encore que les Simoun à l'infrastructure locale.

Car on parlait déjà depuis quelque temps de doter la ligne d'autres appareils, capables d'assurer un trafic de fret beaucoup plus volumineux et de passagers. Nous ne pouvons croire que les accidents d'aujourd'hui soient justement venus afin de hâter la mise en service d'appareils plus gros. Ce serait de l'incohérence d'un calibre peu acceptable, même de la part de M. Assollant, qui se soucie des services à rendre à la colonisation et du coût de ses expériences comme Gribouille de sa première chemise.

Aux dernières délégations, M. Assollant, armé de ses fameux Simoun, promit monts merveilles aux Délégués, lesquels lui votèrent des félicitations.

Depuis, et moins de six mois après, il refusait le fret, puis, suivant ce bon exemple, les Simoun eux-mêmes refusent tout service.

M. Assollant a la chance de n'être pas à la tête d'une entreprise commerciale !

Mais ceux qui paient voudraient bien savoir jusqu'où ils paieront.

La chance qu'a eue M. Assolant de démontrer ses qualités, continuera-t-elle avec la même insolence aux dépens de la caisse commune ?

C'est très bien de cumuler les décollages et les atterrissages panachés, c'est très bien de choisir exactement le matériel qu'il ne faut pas. Mais arrive un moment dans la vie où il faut payer.

Ce serait trop beau que vous encaissiez toujours pour faire l'acrobate alors qu'il nous est réservé le rôle de gogos payant, perdant.... et contents quand même.

Vous allez nous dire qu'il vous faut d'autres appareils. Aussi bien choisis sans doute. Puis aussi bien bouzillés.

Avec des passagers dites-vous. Professionnels du parachute, sans doute, et amateurs d'émotions, fortes, très fortes mêmes. Contusions et blessures garanties à la clé.

Vous devez trouver très amusant, cette petite rigolade. C'est votre droit, M. Assollant.

Tant que le gogo encaisse. Encaisse les coups et décaisse l'argent.

Ne vous étonnez plus que le gogo demande le changement de programme.

De préférence avec un autre genre d'acrobate.

\*

\* \*

Un mot sur l'intérim des Simoun.

Avec quoi ? Des trimoteurs. Ça va ronfler.

L'argent aussi va ronfler, avec leur consommation d'essence.

On verra bien. Jusqu'à la prochaine expérience.

Un slogan conviendrait à M. Assollant : Madagascar — expériences — aéronautiques — budgétaires — et — autres.

Tandis que d'autres travaillent obstinément, obscurément, avec le matériel approprié, dans les conditions strictement économiques et sans rien coûter à la collectivité, M. Assollant... chèrement occupé à choisir les appareils qu'il ne faut pas, à les rendre inutilisables, à mettre en branle à grand frais des remplaçants, parle justement de faire ce que les autres font pour vivre en rendant service à la colonie : des passagers.

Il y a des comparaisons qui sont définitives, M. Assollant, entre le compétent et l'incompétent, l'économique et le coûteux.

Nous permettrez-vous de les faire, maintenant que nos yeux sont bien ouverts ?

C.R.

(1) Presse locale ancienne Chercher des journaux

Accueil > Liste de résultats > Notice

< Retour à la liste

DÉPARTEMENTS CONCERNÉS

976 Mayotte (chef-lieu Mamoudzou)

ISSN ISSN 2741-1370 • Madagascar illustré

**Madagascar illustré**  
le grand hebdomadaire du samedi

Numérotation : 1<sup>re</sup> année, n° 1 (2 oct. 1937)-3<sup>e</sup> année, n° 98 (2 sept. 1939)

Ville (siège du journal) : Tananarive

Période de parution : 1937-1939

Format : 38/44 x 32 cm

**NOTES**

- Texte français
- Dir. gérant C. de Rauville

Camille de Rauville est un écrivain mauricien de langue française né à Rose-Hill en 1910 et mort en 1986[1]. Auteur de plusieurs travaux relatifs à la littérature de l'océan Indien, dont une anthologie parue en 1955, il est, à partir des années 1960, le promoteur de l'indianocéanisme, néologisme qui désigne une idéologie humaniste issue du sud-ouest de l'océan Indien.

### L'Effort de Madagascar du 08/07/1938



### Le Journal de Madagascar du 13/07/1938

#### À PROPOS DE L'AÉRONAUTIQUE CIVILE

Nous recevons l'entrefilet suivant. Il ne tombe pas dans le cadre que nous nous sommes imposé : ne jamais faire de polémique, mais comme il

touche à cette chose sacrée qu'on appelle l'aviation malgache et qu'il émane d'un groupe que nous connaissons, nous nous faisons un devoir de le publier en toute impartialité :

Il est affligeant, pour tout journaliste épris d'objectivité, de lire dans la presse hebdomadaire locale des articles sensationnels sur le présumé scandale aéronautique. On espère sans doute, en criant très fort, créer un courant d'opinion et jeter le discrédit sur un service dont jusqu'ici tout le monde disait le plus grand bien.

Au fait, de quoi s'agit-il ? Disons tout de suite que la polémique de « *Madagascar Illustré* » aurait gagné à ne pas reposer sur des considérations de personnes. Ce seul fait lui enlève tout de son poids. Attaquer **ASSOLLANT** c'est chose facile, mais l'attaquer à la manière inélégante de Camille de **RAUVILLE**, il n'est personne qui n'ait estimé que cela dépassait les limites de la convenance. Rendre celui qui fut tout de même, sous l'impulsion de notre Gouverneur Général actuel, un des premiers pionniers de l'aviation civile à Madagascar, responsable de toutes les fautes, de tous les « pépins », c'est en vérité exagérer à plaisir le rôle d'**ASSOLLANT**.

Mais c'est aussi un peu l'histoire de la paille et de la poutre.

Les profanes ont recherché quel mobile motivait une campagne qui, tout en portant à son auteur même un tort dont il ne tardera peut-être pas à s'apercevoir, tentait de jeter la suspicion sur un pilote qui a fait ses preuves de la manière la plus éclatante, en Europe comme en Amérique, à Madagascar comme en Afrique.

Camille de Rauville a bien essayé de ternir la réputation de l'as qu'a été et que demeure **ASSOLLANT** mais il a senti tout aussitôt qu'il ne recueillerait aucune approbation s'il ne versait sur l'esprit de ses lecteurs, des insinuations qui frisent la diffamation.

Là encore pourtant les critiques du journaliste se trouvent en défaut.

D'autres compétences, indiscutées, celles de LEFÈVRE et du Général HIRCHAUER, qui a visité l'infrastructure de la Grande Île, ont donné leur approbation entière au choix d'**ASSOLLANT** en ce qui concerne les Simoun actuellement en service. Il ne semble pas d'ailleurs que l'on ait eu à s'en plaindre si l'on en juge par les tableaux de vol. Plus de 1 00 heures ont été effectuées, agrémentées de très nombreux atterrissages, dans des conditions météorologiques parfois difficiles. Qu'importe !... La réparation d'un train, le remplacement d'une bêquille sont pour l'auteur des deux articles dont il s'agit, choses très graves. On n'est pas selon lui loin de la faillite de l'aviation civile lorsque de tels incidents sont à déplorer...

Ce que l'on peut déplorer davantage, c'est ce parti pris qui nie l'évidence, qui fait fi de tout ce qui s'écrit en France et ailleurs sur l'aviation civile et militaire.

Allons, M.de **RAUVILLE**, soyez de bonne foi. Renseignez-vous et tâchez de savoir si **ASSOLLANT** n'a pas toujours remédié dans les délais les plus rapides aux accidents sans gravité que vous vous efforcez de monter en épingle. Recherchez si des retards qui ne lui sont pas imputables n'ont pas au contraire gêné le fonctionnement de son service. La France est loin et les fournisseurs métropolitains débordés, mais encore une fois qu'importe s'ils n'exécutent pas dans les délais normaux les commandes de l'Aéronautique civile de Madagascar, n'est-ce pas **ASSOLLANT** qui est responsable !... Vous avouerez que vous vous moquez de vos lecteurs avec un acharnement digne d'une meilleure cause.

Nous pourrions dire à ceux-ci que votre campagne a d'autres raisons, moins avouables, plus obscures et nous avons recueilli sur ce point des informations qui ne manqueront pas d'intéresser le public lorsqu'il nous plaira Je répondre à une polémique par de la polémique.

Est-ce bien utile et la cause n'est-elle pas suffisamment entendue ? Nous sommes tous fixés sur la valeur professionnelle du Chef de l'Aéronautique civile de Madagascar et aucun des amis d'**ASSOLLANT** ne lui retirera son amitié parce qu'il est attaqué avec autant de discourtoisie.

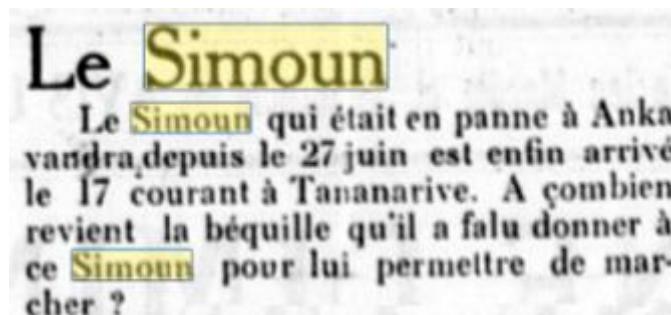
Les articles de **RAUVILLE**, s'ils visaient à diminuer **ASSOLLANT**, n'auraient fait au contraire que renforcer la confiance que la population lui témoigne.

Écrire de tels papiers, ce n'est donc servir personne mais c'est en définitive combattre une cause qui nous est chère à tous, celle de l'aviation coloniale tout entière. Les signer c'est en outre mésestimer sa profession de journaliste.

*(Des amis de l'Aviation)*

---

### L'Effort de Madagascar du 28/07/1938



# Monsieur de Rauville après avoir diffamé refuse de satisfaire à l'HONNEUR

## PROCÈS-VERBAL DE CARENCE

M. ASSOLLANT, Chef du Service de l'Aéronautique Civile, s'étant jugé gravement diffamé par des articles parus dans le "MADAGASCAR ILLUSTRE" et dont l'auteur était le Directeur de ce journal M. C. de Rauville, a envoyé ce matin Vendredi 5 Août ses témoins à ce dernier.

M. RINGEL et LECOEUR ayant, au nom de leur client, demandé à M. de RAUVILLE une réparation par les armes, M. de RAUVILLE refusa d'abord de désigner ses témoins et ensuite toute réparation.

M. RINGEL et LECOEUR se sont retirés et ont dressé le présent Procès-Verbal de Carence.

Tananarive, le 5 Août 1938

RINGEL

LECOEUR

Témoin de M. ASSOLLANT



Camille de Rauville  
dit : le Beau môme mais nib de tifs.

Et voilà comment notre paladin local, aux talons aussi rougeoyants que ses méplats imberbes, comprend cet Honneur journalistique dont il se targue être le seul champion.

L'ancien touilleur de poubelles, devenu insulteur public, pensait sans doute que son bureau directorial constituait un rempart assez impressionnant pour lui permettre de vomir sa bile sur quiconque, de diffamer à tort et à travers et répandre la calomnie en toute sécurité sur ses contemporains.

Sa propension précoce à se prendre pour un grand homme a déjà dénudé son crâne qui n'en portera que mieux le stigmate de sa lâcheté. Nous admettons fort bien que le contribuable puisse critiquer le rendement d'un service public, mais pour un de Rauville, il lui faut salir quelqu'un de sa bile débordante. M. Assollant est ainsi, pour lui, devenu un indésirable n° 1 qu'il fallait traiter de tous les qualificatifs, essayer de couvrir des ordures de sa poubelle et à ravalier au rang de pitre dangereux, etc...

Et maintenant, il ne reste plus du diffamateur qu'un piteux pantin serrant des fesses et envers lequel nous ne pouvons davantage nous attarder, le laissant se noyer dans sa honte et ses flots de bave envieuse et de dépit rageur.

Pour bien marquer leur indignation des lâches procédés de de Rauville, les amis de M. Assollant se proposent d'offrir à ce dernier un banquet de sympathie.



Aidé par un chef de colonie particulièrement compréhensif, le magnifique équipage Lefèvre-Assollant a réussi après des mois de travail acharné à doter Madagascar d'un réseau intérieur aérien de près de 6.000 kilomètres, comportant 26 escales. Chaque semaine, depuis quatorze mois, les rapides «Simoun» s'envolent d'Ivato portant en trois jours le courrier jusqu'aux postes les plus lointains du Nord et du Sud (1<sup>er</sup> cliché en haut). Mais parfois des pannes obligent l'appareil à atterrir en pleine brousse : c'est alors la réparation à l'ombre d'un parapluie... telle que le montre notre deuxième cliché où l'on voit Assollant à gauche — Souvent, à l'escale, les indigènes viennent admirer le grand oiseau blanc : sur notre cliché, des danseurs Bara à Betroka.

## UNE LETTRE À MÉDITER

Tananarive, le 30 août 1938

Monsieur le Directeur du « JOURNAL DE MADAGASCAR »" E. V.

J'ai suivi dans un hebdomadaire local la campagne de Presse contre le Service de l'Aviation Civile de la Colonie.

S'il ne s'agissait que de personnalités, cela n'aurait pas grande importance : il faut venir à Madagascar pour voir un journaliste, ignorant tout sans doute de l'aviation, discuter un pilote comme Assollant.

S'il s'agit d'une question de concurrence et de gros sous, comme ça en a l'air, ce n'est pas joli, joli.

Ce qui est encore moins joli, c'est que ces attaques contre des gens qui ont prouvé cent fois leur cran, peuvent devenir criminelles.

Et je m'explique : Que les « Simoun » ne soient pas les appareils rêvés pour un travail comme celui du Service de l'Aviation Civile, cela est fort possible

En France, l'Air-Bleu de météorique mémoire, les utilisa et je ne sais plus trop s'ils continuent à voler. Appareil de luxe incontestablement et, peut-être, pas assez fruste pour notre île où à chaque voyage, ils font dans l'après-midi, une quinzaine d'atterrissements qui doivent incontestablement les fatiguer.

Mais, si je suis bien renseigné, ces appareils seraient une libéralité du Ministère de l'Air qui n'en est pas prodigue.

Qu'ils aient des pannes, que la « Poisse » suive un certain temps un pilote, il serait sage et honnête de ne pas lui reprocher une défaillance du matériel dont aucun appareil n'est, hélas, à l'abri.

Jamais, avant la campagne de l'hebdomadaire précité personne dans la Presse de Madagascar n'avait tenu un agenda des pépins arrivés à l'un ou à l'autre des pilotes de la Grande Île. Une inquiétude affectueuse était de règle et chacun se félicitait que le mal fut réduit à un retard, à du bois cassé.

Mais attaquer des pilotes est criminel.

Combien sont morts pour avoir entendu murmurer : « Il se dégonfle » et n'avoir pas eu le courage de dire : « Oui, je me dégonfle ».

Aujourd'hui, demain, un appareil pourra avoir une panne ; malgré les conseils de la prudence le pilote passera outre : il ne se dégonflera pas et nous aurons des catastrophes,

« Nous n'avons pas voulu ça », diront les auteurs de ces attaques.

D'accord, mais le mal est fait.

Si le journaliste que nous croyons ignorant — il y en a tant dans ce métier — pensait au mal que des attaques — peut-être justifiés quant au matériel — peuvent occasionner aux pilotes, il fermerait vite sa boîte de Pandore.

Si le matériel est dangereux, l'Aviation Militaire et Civile doivent carrément le dire : le procès Bajac qui vient de se terminer à Rouen a été écrasant pour Air-France reconnu coupable d'avoir utilisé un matériel dangereux. La Colonie de Madagascar court une effroyable responsabilité en continuant à employer des Simoun insuffisants aux dires de l'Hebdomadaire Attaqueur.

Si cela est vrai, il ne faut pas qu'on se bouche les oreilles en haut lieu.

Si cela est faux, la Loi est là pour punir les auteurs de fausses nouvelles. Mais il est criminel d'attaquer des pilotes en les poussant à ne « pas se dégonfler » et à risquer leur vie et tout cela pour une question lamentable de gros sous et de concurrence commerciale.

Et c'est un vieux pilote de guerre qui vous dit cela, Monsieur le Directeur.

R.S.

---

### Le Journal de Madagascar du 30/10/1938

## LES « SIMOUN » A L'HONNEUR

La mauvaise saison actuelle est bien faite pour éprouver les qualités techniques des avions assurant le service postal dont l'horaire rigide doit défier les pires conditions météorologiques.

Aussi avons-nous été curieux de connaître dans quelles conditions avait été effectué le service postal aérien local du début de la semaine en raison du temps bouché et de la presse exigée par le retard du courrier Air-Afrique.

Nous sommes heureux de constater que ce service a été accompli en prouesse de raid grâce à la puissance de moteurs et la rapidité de nos « Simoun » sur lesquels on a tant déblatéré ces temps derniers. Ainsi l'avion postal du Nord, piloté par M. LECŒUR, parti de Tananarive le mardi 27 à 5h 30 était de retour le mercredi à 10 h. après avoir assuré la correspondance avec Air-Afrique à Maintirano, ayant couvert 2 900 km en 29 heures d'absence.

L'appareil du Sud, piloté par M. RINGEL, fit mieux encore, atteignant la vitesse des raids record Paris-Tananarive, puisque pour assurer la

correspondance avec l'avion d'Air-Afrique, il dut couvrir 3 490 km en 25 heures, du mardi 27 à 5h 15 (départ de Tananarive), à mercredi 28 à 6h 30.

Ainsi se plaide par les faits l'utilité de puissants et rapides avions pour le courrier postale en nos climats aux perturbations parfois si violentes.

Rendons également hommage à la virtuosité, au courage et au dévouement à la chose publique de nos vaillants pilotes, ainsi qu'à la Direction des P.T.T. dont les ordres pour la rapide expédition du courrier furent exécutés à la lettre par le personnel dévoué.

---

### L'Intransigeant – 15/01/1939

+ Jean Assollant, chef du service de la navigation aérienne de l'île de Madagascar et chef-pilote des lignes intérieures, a été maintenu en mission à Paris, à la fin de son congé par le ministre des Colonies, M. Georges Mandel, car il faut commander des avions pour remplacer, à la fin de l'année, les Caudron « Simoun » que pilotent Assollant, Ringel et Leccœur.

---

### Les Ailes – 13/04/1939

## LES AILES SE FERMENT JACQUES RINGEL

1903 / 1939

Un tragique accident vient de priver l'aviation civile de Madagascar d'abord et toute l'Aviation française du même coup, d'un de ses meilleurs pilotes, un « millionnaire » des lignes, Jacques **RINGEL**.

Comme d'habitude, **RINGEL** assurant le service du courrier intérieur, était parti, le 3 avril, de Tananarive sur un Caudron « Simoun ». À bord, se trouvait également le mécanicien **CHOLLET**.

L'équipage, qui s'était arrêté à l'escale de Morondava, reprenait son vol quand une panne au départ provoqua la chute, consécutive sans doute à

une perte de vitesse. **RINGEL** fut tué sur le coup et Chollet gravement blessé. Tous deux ont été cités à l'Ordre de la Nation.

Jacques **RINGEL**, qui avait près de 8 000 heures de vol, avait appris à piloter l'année de son baccalauréat, alors qu'il était élève au Lycée Charlemagne. Breveté en 1923, il s'était engagé dans la Marine, où il devint vite moniteur à Saint Raphaël, puis moniteur d'acrobatie. Nommé à Bizerte, il convoya trois Farman « Goliath » à travers la Méditerranée en 1924 et, au cours de l'une d'entre elles, accomplit une traversée sans escale.

Il participa à la campagne du Maroc, où il obtint une citation et fut deux fois proposé pour la Médaille Militaire.

Libéré de l'Armée, il entra en 1926 aux Lignes Farman où, en quatre mois, sur Paris-Amsterdam et Paris-Berlin, il parcourut 14 000 km. Il abandonna le service des lignes pour des présentations dans les meetings, puis fut pilote d'essais aux ateliers Besson.

Revenu ensuite sur les lignes, **RINGEL** reprit sa vie aventureuse sur les parcours africains de l'Aéropostale, survolant notamment et très souvent le Rio-de-Oro, grand spécialiste des vols dit désert. Attaché à la compagnie Air-Union en 1929, il devait voler sur la Méditerranée jusqu'à la création d'Air France, qui conserva parmi ses pilotes cet as de l'hydravion.

Rappelé, en 1936, par René Lefèvre à Madagascar, il assura avec habileté et dévouement un service difficile, sur les lignes intérieures. C'est dans ce service qu'il vient de trouver la mort.

Quant au mécanicien **CHOLLET**, c'est, lui, un vétéran du service aérien en Afrique, puisqu'il était déjà avec **LEFÈVRE** et **ASSOLANT**, quand ceux-ci commencèrent à « défricher » la ligne Tananarive Broken Hill qui reliait Madagascar à l' France par les « Impérial Airways » et qui devint, plus tard, une section de la ligne France Madagascar exploitée par la Régie Air-Afrique

---

Ce dernier texte, page 24, écrit par Jean **ASSOLLANT** aurait pu être une heureuse conclusion à cette affaire des « **SIMOUN** » si le tragique accident de Jacques **RINGEL** n'avait pas eu lieu. Il n'a été publié dans

**le « Journal de Madagascar » que le 16 avril 1939,**  
**soit 13 jour après ce drame... Si **ASSOLLANT** n'en fait pas état, c'est bien sûr parce que ce texte écrit plus tôt était alors en attente de publication...**

*François-Xavier Bibert*

# LES AILES DE LA PLUS GRANDE FRANCE

---

## MADAGASCAR ET SON RÉSEAU AÉRIEN

par M Jean **ASSOLLANT**, Sous-Directeur de la Régie Air-Afrique, Directeur du réseau de Madagascar. Le premier aviateur français qui a traversé l'Atlantique.

Trente-trois ans. Officier de la Légion d'honneur. Plus de sept mille heures de vol et près d'un million de kilomètres parcourus. Un organisateur de premier ordre, passionné de son métier : tel est Assollant animateur de l'aviation malgache sous toutes ses formes.

Avec son camarade Lefèvre, il donne à ses camarades de lignes le plus bel exemple de courage et de confiance. Sur les lignes d'Afrique, trois noms forcent l'admiration de tous : Commandant Dagnaux, Jean Assollant, René Lefèvre... Trois français qui se sont attaché à « l'Empire de France »....

Madagascar, lointaine colonie de l'Océan Indien, est séparée de la métropole par un long ruban de 11 000 kilomètres qui se déroule au-dessus de l'Afrique, franchissant la Méditerranée, le désert, la forêt équatoriale, le Mozambique et enfin les plateaux arides du pays malgache.

C'est en 1927 qu'un premier avion quittait la Franc pour Tananarive, piloté par e commandant Dagnaux. Il se posait sur un terrain situé à 50 kilomètres de la capitale malgache, à Arivonimamo. Par ce voyage de plus d'un mois, voyage rendu particulièrement difficile à travers l'Afrique en raison d'une infrastructure sommaire, le commandant Dagnaux réalisait la première liaison aérienne France-Madagascar.

Par la suite, ce furent toute une série de voyages sportifs dont certains sont encore frais à notre mémoire, ceux de Bénard et Bougault, Goulette et Salel, Maryse Hilsz, Lefèvre et Demazières, Génin et Robert, et bien d'autres encore.

Parmi les noms des précurseurs de noire aviation coloniale, il en est deux presque totalement ignorés : ceux de l'administrateur Roult qui, avant-guerre, effectua à bord d'un Blériot, quelques vols de démonstration au-dessus de Tananarive, et de Hannebicque qui essaya quelques liaisons intérieures en 1927 sur un « moustique » Farman.

Je ne voudrais pas passer sous silence l'œuvre accomplie par l'aviation militaire qui souvent nous a montré la voie là-bas. Pilotes, mécaniciens et soldats de l'armée de l'air ébauchèrent l'infrastructure en 1930 et l'ont depuis achevée.

Aujourd'hui, cette œuvre a été achevée par nous tous grâce à notre gouverneur général Cayla. Pilote lui-même, il aime et favorise tout ce qui touche l'aviation et son personnel. Nul n'ignore que si Madagascar est aujourd'hui l'une des plus belles de nos colonies aéronautiques, c'est grâce à sa haute influence, à sa volonté et à son esprit aéronautique qui a su faire abstraction de la vieille routine administrative difficilement adaptable aux questions d'aviation.

LES PREMIERES LIGNES RÉGULIÈRES. — C'est à la suite de ses voyages personnels que René Lefèvre présenta à M. le Gouverneur Général Cayla un projet de liaison régulière devant rallier notre colonie à la ligne des Impérial Airways à Broken Hill en Rhodésie du Nord. Séduit par ce projet mûrement étudié, et frappé de cette entreprise, le ministre de l'Air dota Madagascar du matériel nécessaire. Grâce à cet appui, nous pûmes, Lefèvre et moi, aidés de nos mécaniciens Vié et Cholet, ouvrir en 1934 la ligne Tananarive - Broken Hill. De son côté, le commandant Dagnaux créait la Régie Air Afrique, reliant Alger à Brazzaville. En 1935, ces deux lignes se soudèrent à Elisabethville. Notre liaison impériale était née.

Son développement toujours continu ne cessa de progresser et, aujourd'hui, Tananarive est reliée à la France, chaque semaine, en six jours et demi. Bientôt ce service deviendra bihebdomadaire et la durée du parcours sera encore réduite. Le trafic est intense : les avions sont bondés et les passagers doivent retenir leurs places longtemps à l'avance. Le prix du passage est **inférieur à celui du bateau** et la poste sera bientôt transportée sans surtaxe.

LA GENÈSE DU RÉSEAU INTERIEUR MALGACHE. — Mais la grande île de Madagascar, aussi vaste à elle seule que la France, la Belgique et la Hollande réunies, devait retenir, une fois de plus, l'attention de son gouverneur général et du ministère de l'Air. Tananarive, capitale malgache, profitait seule des avantages du courrier aérien rapide, tandis que les petits postes de la brousse devaient attendre longtemps l'arrivée du courrier drainé par des moyens de communication insuffisants.

C'est dans ces conditions que je fus chargé par M. Léon Cayla d'étudier un projet de réseau intérieur.

La situation financière de la colonie ne permettant pas une réalisation immédiate du projet en 1936, c'est l'aviation militaire qui assuma le transport postal sur le nord de l'île avec des avions Potez 25.

En fin 1936, René Lefèvre, qui dirigeait le service de l'Aéronautique civile, remit en exploitation les vieux trimoteur S.P.C.A. de la ligne Tananarive - Broken Hill. Aidés du pilote Ringel, Lefèvre et moi effectuâmes alors pendant un an plus de 8.000 kilomètres par semaine.

En septembre 1937, intervint une complète réorganisation de la ligne France Madagascar, la Régie Air Afrique devant exploiter désormais le tronçon Tananarive - Elisabethville. Soulagée des frais très lourds

correspondants, la colonie de Madagascar porta tout son effort sur les ligues intérieures.

Le 1er novembre 1937, les deux lignes nord et sud étaient officiellement ouvertes, par deux des trois avions offerts par le Ministère de l'Air. Le programme de ce service s'est inspiré des magnifiques résultats obtenus par Air Bleu, avec des avions Caudron « Simoun » à moteur Renault 220 CV, appareils très rapides et économiques. permettant de desservir vingt-six escales aller et retour, ce qui représente pendant trois jours de la semaine 56 atterrissages sur plus de 6 000 kilomètres de parcours.

Depuis cette date jusqu'au 1er Novembre 1938, les avions du service intérieur ont parcouru 302 000 kilomètres en 1 661 heures, transportant au-dessus de régions désertiques, montagneuses et souvent inondées, 26 000 kilos de poste, 4 000 kilos de fret et 47 passagers, permettant aux broussards de recevoir leurs Lettres et d'y répondre entre l'arrivée et le départ des avions de France.

Les lignes aériennes malgaches soit comparables à ces facteurs ruraux de France qui distribuent dans les campagnes le courrier de la grande ville.

Je ne connais pas de lignes aériennes dans le monde où le prix de revient kilométrique soit aussi bon marché : notre réseau coûte, en effet, moins de cinq francs par kilomètre. La distance totale parcourue a été de 1 300 000 kilomètres pour l'année 1938.

La vie de la brousse a été transformée par les lignes intérieures

**TOURS DE FORCE DE CHAQUE JOUR.** — Tous ces résultats ne sont pas obtenus sans difficultés et, malgré le progrès, celles-ci demeurent toujours nombreuses. Pour assurer une parfaite régularité, mon personnel a fait de véritables tours de force. En voici un exemple entre mains autres : un appareil ayant été sérieusement endommagé à plus de 1 000 kilomètres de Tananarive, le courrier put néanmoins être assuré dans les délais, grâce à l'aide de l'aviation militaire, et le matériel dépanné par nos soins dans la même semaine. Il faut connaître le géographie physique de la grande île pour comprendre les difficultés de l'aviation dans ce pays où le moindre incident, insignifiant en Europe, prend de grandes proportions.

Et le personnel est réduit au minimum ! Nous sommes trois pilotes : Ringel Lecœur et moi ; deux radionavigants : Chollet et Malo ; deux mécaniciens de piste : Beaupeux et Boniteau, auxquels sont adjoints deux mécanicien» et quelques manœuvres indigènes.

**POUR VARIER LES PLAISIRS.** — Mes fonctions de chef de service de l'Aéronautique civile m'ont aussi conduit à d'autres occupations. C'est ainsi que je suis chargé de toutes les questions se rapportant à l'aviation civile : infrastructure, délivrance et contrôle des brevets et licences, législation aérienne etc..., et même ce qui sort du domaine aéronautique du tourisme en général.

À cet effet, mon service a réuni toute une documentation sur les richesses de l'île et sur ses relations avec le monde. Le public peut consulter les documents sur place ou s'en faire délivrer des extraits.

Le développement sans cesse croissant de l'aviation malgache a vu la création de six aéroclubs dont la plupart sont très florissants. De nombreux colons sont propriétaires d'avions et enfin un service de taxis aériens met à la disposition du public avions et pilotes pour des voyages à travers l'île.

Qu'il me soit permis, en terminant, d'évoquer mes camarades de lignes, pilotes, radios, mécaniciens. Héros obscurs qui n'ont qu'un seul désir : servir l'aviation française. Hélas ; Combien ont sombré dans un ciel sans gloire et sont aujourd'hui tombés dans l'oubli... Mais leur sacrifice n'aura pas été vain : il aura contribué au progrès dans la voie de la sécurité. On tire de tout accident un enseignement profitable.

Je me souviens des paroles de notre regretté Jean Mermoz : « *le rôle d'un pilote de ligne c'est d'être et de rester obscur, nous accomplissons tous les jours un métier, parfois un peu plus dur que les autres, mais qui n'en est pas moins un métier. Nous ne sommes pas des héros de raid à grande envergure, nous ne battons pas de records, chaque jour nous acheminons le courrier vers un point donné à des heures données. Les difficultés que nous rencontrons, nul ne les connaît et nul ne cherche à les connaître, du moment que le chargement arrive à destination* ».

Dans ces paroles, Jean Mermoz a traduit l'esprit de la ligne, esprit de ceux qui quotidiennement, accomplissent une lâche qui reflète en leur âme leur passion pour la gloire de l'aviation française.

(SERVICE TELEFRANCE)

---

Mise en page : François-Xavier BIBERT (12/2025)

## SITE PERSONNEL de FRANÇOIS XAVIER BIBERT

### GROUPE DE CHASSE GC III/6 (3/6)

#### Jean ASSOLLANT - Pilote de l'Oiseau Canari

