

La Madécasse

26/09/1934

L'aviation militaire à Madagascar

*Le ministre de l'air a prescrit d'établir l'historique de l'aviation militaire à Madagascar et c'est le capitaine **Pénicaud** qui a été chargé de ce travail.*

*Le dernier bulletin de liaison des officiers de réserve donne la **préface à cet ouvrage**, préface due à la plume magistrale du **général ABADIE**. Nous reproduisons ci-dessous cette préface in extenso.*

oo

Les précurseurs

L'aviation militaire de Madagascar est la benjamine de nos formations aériennes coloniales ; ses premiers vols ne datent en effet que du 4 Mars 1931.

Et cependant, elle a déjà un passé, une histoire ; elle a même participé à la gloire de ses aînés car son jeune sang a coulé sur la terre malgache (**sergent Dewost**, mort au champ d'honneur).

Au cours du présent historique, le capitaine Pénicaud a rendu un juste hommage aux ardents précurseurs, aux grands pionniers de l'air, à tous les « Papago Vazaha » qu'attirait le prestige de l'Ile Rouge et dont l'action a ouvert la voie à la formation aérienne de Madagascar et préparé son succès.

Il convient, au frontispice de ce travail, de rappeler les efforts accomplis et de souligner les résultats obtenus.

Tout d'abord, c'est l'**administrateur Raoult** qui, pour la 1ère fois, survole Tananarive le 7 juillet 1911. (Cette date mémorable du 7 juillet a été choisie pour célébrer la fête annuelle de la formation aérienne de Madagascar).

Après ce remarquable succès de Raoult, les ailes françaises, subissent une éclipse de 15 années à Madagascar jusqu'en 1926 où s'ouvre la période des grands raids et des essais locaux ?

Lieutenant de vaisseau. Bernard dont l'hydravion amerrit à Majunga le 21 novembre 1926 et vient se poser le 4 décembre suivant, sur le petit lac Mandroseza aux portes de Tananarive ;

Commandant Dagneaux qui atterrit à Majunga le 21 janvier 1927 et à Arivonimamo le 10 février 1927 ;

Pilote Hannebicque des « Vieilles Tiges » qui procède de novembre 1927 à février 1928 aux essais de son Farman Sport, essais qui se terminent par un accident où l'avion est détruit et le pilote gravement blessé ;

Goulette, Marchesseau, Bourgeois qui atterrissent à Ivato le 27 Octobre 1929 reliant Paris à Tananarive en 10 jours 8 heures et qui poursuivent leur raid jusqu'à la Réunion ;

Bailly, Reginensi, Marsot partis de Paris le 28 octobre 1929 atteignent Tananarive en 9 jours 6 heures ;

Caillol, Roux, Dodemnant arrivent à Tananarive le 1er janvier 1930 après un vol mouvementé de 15 jours ; ils périssent tragiquement au Congo belge, premières victimes de la liaison malgache, au cours de leur voyage de retour ;

Goulette (pour la 2^{ème} fois), avec **Salel, Boutilier et Richard** viennent en 12 jours de Paris à Ivato en mars 1931 ;

Lefèvre et Desmazères, pilotant 2 avions de tourisme de 95 CV, atterrissent à Ivato où se fonde l'Aéro-Club de Madagascar ;

Moench et Burtin, en novembre 1931, ramènent le record à 6 jours 9 heures ;

Goulette (3^{ème} fois) et **Salel** (2^{ème} fois) abaissent à 4 jours 6 heures le record de la liaison France-Madagascar, record qui n'a pas encore été battu ;

Arrachart, en décembre 1931, regagne la France en 7 jours ;

Lefèvre (2^{ème} fois) ne met que 10 jours pour voler de Paris à Ivato avec un avion léger de 40 CV ;

Maryse Hilsz et Drome atteignent Fianarantsoa puis Ivato en mars 1932 ;

Pharabod vient de Paris à Ivato en 6 jours (avril 1934) ;

Lefèvre (3^{ème} fois) et **Assollant** amènent à Ivato, le 13 juillet 1934, deux trimoteurs destinés à assurer une liaison postale hebdomadaire avec Broken-Hill (ligne aérienne anglaise du Cap au Caire).

Mais dès les premiers, raids et les reconnaissances consécutives dans la Grande Ile la cause de l'aviation malgache était gagnée. Par DM. 263 I/1-A, du 19 février 1929 le Département des Colonies dotait Madagascar d'une escadrille.

Le bilan

Un échelon précurseur, composé de 3 officiers et 8 sous-officiers, sous les ordres du **Capitaine Pinard**, arrivait à Tananarive le 14 avril 1929 et procédait à de minutieuses reconnaissances. Pour établir la base aérienne de Madagascar, il faisait choix du terrain d'Ivato déjà utilisé en 1927 par le commandant Dagneaux et les travaux d'installation se poursuivaient avec la plus ardente activité. Le matériel (7 Potez 33) arrivait au début de 1931, après quelques semaines consacrées au montage, aux essais et aux réglages des moteurs, les 7 avions effectuaient leur premier vol dans le ciel malgache le 4 mars 1931.

Depuis ce jour faste, trois années se sont écoulées ; il faut en présenter le bilan tout à l'honneur de la formation aérienne de Madagascar :

- 10 lignes aériennes ont été reconnues et équipées ;
- 96 terrains d'atterrissage ont été aménagés ;
- l'escadrille a effectué plus de 2 900 heures de vol, parcouru 408.000 kilomètres, accompli 160 missions militaires, 106 missions économiques, 58 missions politiques, 32 missions sanitaires et pris 4 500 clichés couvrant 650 000 hectares ;

- le service météorologique a été organisé et il assure une couverture désormais efficace ;
- sur l'ancien plateau galeux d'Ivato s'élève aujourd'hui une coquette petite ville qui ravit d'étonnement tous ses visiteurs, avec ses claires villas, ses parcs et ses jardins, ses terrains de sports, son château d'eau ;
- en bordure du terrain d'Ivato s'érigent d'imposants hangars, de vastes magasins, des ateliers munis de l'outillage le plus moderne, une centrale électrique ;
- à Majunga, le terrain « Sergent Dewost » est doté d'un hangar, d'une citerne, de plusieurs maisons d'habitation et de magasins ;
- le terrain d'Ihosy, escale des lignes du sud, a également son hangar, ses magasins, sa citerne, ses pavillons pour le personnel ;
- un hangar vient d'être monté à Tuléar ;
- le terrain « Arrachart », à Diégo, va être incessamment doté d'un hangar en béton armé.

L'œuvre accomplie est donc considérable. Comme toute œuvre humaine, elle a ses imperfections et ses lacunes qu'il n'était pas possible d'éviter dans ce domaine de la navigation aérienne aux transformations et aux progrès incessants. Les exigences de la situation financière actuelles imposent, par ailleurs, un lourd handicap. Mais la tâche se poursuit avec la plus énergique persévérance animée par une foi profonde dans les destinées de l'aviation malgache.

Après le bilan, le palmarès.

J'exprime d'abord toute ma reconnaissance et celle de la formation aérienne de Madagascar à Monsieur **le Gouverneur Général CAYLA**, dont l'action personnelle et constante auprès des pouvoirs publics a permis d'enlever la décision et qui veut bien accorder à la jeune escadrille l'appui le plus autorisé et le plus généreux.

Il me sera également permis de dire ici ce que la modestie du capitaine PÉNICAUT lui a fait passer sous silence : les hauts mérites du personnel de l'escadrille. Officiers et sous-officiers ont tous rivalisé d'entrain, de cran, de dévouement joyeux. Rien n'a jamais pu altérer leur confiante ardeur, ni les difficultés du début, ni les essais périlleux, ni les conditions atmosphériques les plus défavorables ; ils ont toujours répondu instantanément à l'appel de leurs chefs pour remplir les nombreuses missions qui leur étaient

confiées. Il faudrait les nommer tous. Qu'ils veuillent bien prendre leur part des félicitations que j'adresse à leurs chefs d'escadrille : au capitaine PINARD, travailleur infatigable, qui a supporté les lourds soucis d'une installation première mais qui a connu la joie du succès ; au « », qui commande aujourd'hui avec autant d'autorité que de distinction la formation aérienne de Madagascar.

Enfin, les perspectives d'avenir.

A côté d'une aviation civile qui se développe de jour en jour, provoquant la plus féconde des émulations et multipliant les occasions d'appui mutuel, la formation aérienne de Madagascar fait à son tour figure d'aînée. Parvenue à l'âge adulte, elle est apte désormais à remplir intégralement le rôle qui lui est dévolu. Le matériel de renforcement qu'elle va bientôt recevoir va singulièrement élargir ses possibilités d'action dans tous les domaines et en particulier dans le domaine utilitaire pour la défense générale de la Grande Ile (y compris Diego Suarez), les reconnaissances, les liaisons, les évacuations.

La formation aérienne de Madagascar est, dès aujourd'hui, un élément vital pour la sauvegarde de Madagascar ; son rôle ne peut que grandir encore et elle justifie tous les espoirs que l'on peut fonder sur son action dans l'avenir.

Général ABADIE

Cette page est une annexe à :

[Images de Madagascar 1932/1946 à l'arrivée de Jean Assollant](#)

[Biographie de Jean Assollant - Vainqueur de l'Atlantique Nord en 1929](#)

[Site personnel de François-Xavier Bibert – Page d'accueil](#)