

MADAGASCAR

UNE COLONIE AÉRONAUTIQUE

par

JEAN ASSOLLANT

C'est en 1934 que nous sommes partis, René Lefèvre et moi, pour créer la ligne aérienne qui relie Madagascar au continent africain. Nous emmenions avec nous deux mécaniciens, Vyé et Chollet, et deux avions S.P.CA.

La première étape de notre programme était de joindre Tananarive à Broken Hill par un service postal régulier en correspondance avec la ligne Londres-LeCap des Impérial Airways, en attendant la création de la ligne Air-Afrique.

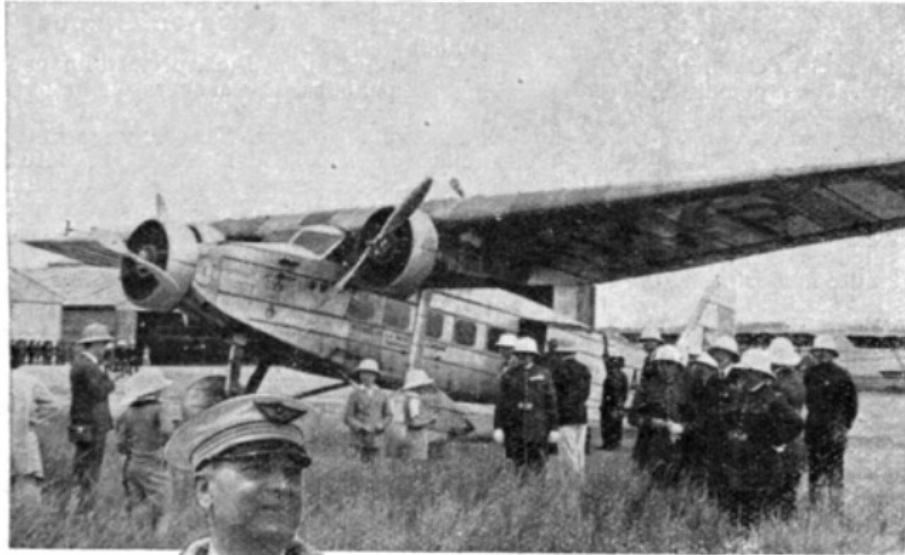
Je ne m'étendrai pas sur les difficultés que nous eûmes à surmonter au début de notre entreprise, car on comprend aisément qu'une ligne coloniale ne se crée pas toute seule.

Nous nous attendions à ne pas avoir à ménager notre peine, et la ferme volonté de mener à bien l'œuvre que nous nous étions fixer nous a permis d'arriver à un résultat qui n'a pas déçu nos espérances, bien au contraire.

Après un an d'exploitation, le matériel qui nous avait servi sans trêve depuis le début fut remplacé par deux Bloch 120 à moteurs Lorraine *Algol* mis à notre disposition par le Ministère de l'Air et nous avons continué avec le même personnel réduit au strict minimum.

Un peu plus tard, vers la fin de 1935, s'est faite à Elisabethville la jonction de notre ligne avec celle de la régie Air-Afrique. Grâce à cela la durée du voyage Paris Tananarive a été réduite de 11 jours à 7 jours et le courrier a pu ainsi gagner quatre jours. Ce gain très précieux marque la deuxième étape de notre œuvre et consacre l'utilité de nos efforts.

Mais, dans un avenir très proche, on peut compter que la progression de la ligne Air-Afrique permettra de gagner encore une journée sur la durée totale de la liaison, ce qui mettra Tananarive à moins de six jours de la capitale.



L'avion Marcel Bloch 120 « Ville de Tananarive » à moteurs Lorraine « Algol » sur le terrain de Tananarive

Le gouverneur général Cayla animateur de l'aviation à Madagascar

Aujourd'hui, une lettre postée à Tananarive le mercredi est distribuée à Paris le mardi suivant ; en sens inverse, une lettre qui part de Paris le samedi arrive à Tananarive le samedi suivant. C'est-à-dire qu'un échange de correspondance peut être effectué en dix-sept jours par poste aérienne entre les deux villes éloignées de 11 000 kilomètres, alors qu'il faut compter environ 60 jours au minimum par voie maritime.

Alors que le poids de courrier transporté était de 6 kg. environ par voyage au début de l'exploitation, il est maintenant de 30 à 35 kg. en moyenne. De plus, depuis que la ligne est ouverte aux passagers, c'est-à-dire depuis 1935, cinq sièges des avions sont occupés à chaque départ et les voyageurs doivent même retenir leur place plusieurs semaines à l'avance pour pouvoir profiter du service aérien.



Assolant et Lefèvre les premiers réalisateurs de la ligne reliant Madagascar au continent africain

Au point de vue régularité, je puis dire que notre exploitation a donné des résultats extrêmement satisfaisants. Depuis l'ouverture de la ligne, nos avions ont parcouru environ 700 000 km. à raison d'un courrier par semaine dans les deux sens sur une ligne d'une longueur totale de 2.900 km. (5 800 km. aller et retour) franchie en trois jours. La régularité a été de 99 % en 1934, de 100 % en 1935 et de 97,5 % en 1936.

L'année dernière, pour 400 000 km. parcourus, la ligne a coûté 1 300 000 francs pour plus de 900 000 francs de recettes. Ces chiffres sont approximatifs, mais je ne pense pas qu'il existe une ligne aérienne coûtant moins cher.

Pour arriver à ce résultat, il a fallu créer presque complètement l'infrastructure et je dois dire que laide des Portugais nous a été pour cela très précieuse.

Nous avons aménagé les terrains d'escale de Mozambique et de Tête et créé les divers terrains de secours nécessaires.

Pendant la première année, nous avons dû utiliser la plage de Mozambique comme terrain d'escale provisoire mais cette aire d'atterrissage était tout a fait précaire.

Il reste maintenant à organiser un réseau de météo et de radio car l'unique poste météo de Mozambique et les postes de radiogoniométrie que nous avons fait installer à Madagascar sont encore insuffisants.

En ce qui concerne le matériel, je ne puis que chanter sans réserve ses louanges. Nos Bloch 120 et leurs moteurs Lorraine *Algol* nous ont donné une absolue satisfaction, tant par leurs qualités que par le peu d'entretien qu'ils nécessitent. C'est un point qu'il est important de souligner car la tenue parfaite du matériel a bien facilité notre tâche.

Quant au personnel, j'ai dit tout à l'heure qu'il était réduit au strict minimum, mais il l'est révélé suffisant grâce à sa parfaite homogénéité et son dévouement. Il comprend deux équipages composés d'un pilote et d'un radio-mécanicien au sol, et quelques aides indigènes qu'il a fallu dresser à l'aviation.

Pendant l'absence de Lefèvre qui est venu en congé l'année dernière, c'est Plammond, pilote d'Air-Afrique, qui a assuré la liaison avec moi et en ce moment, c'est Ringel, ancien pilote d'Air France, qui me remplace, de façon à assurer la continuité du service.

Voilà pour ce qui a été fait. Jetons maintenant un coup d'œil rapide sur l'avenir. Le but principal recherché est bien entendu, de restreindre le plus possible la durée du voyage de Paris à Tananarive. Etant donnée l'expérience acquise, on peut, sans optimisme exagéré, espérer que le trajet sera parcouru en moins de quatre jours de façon régulière d'ici deux ou trois ans.

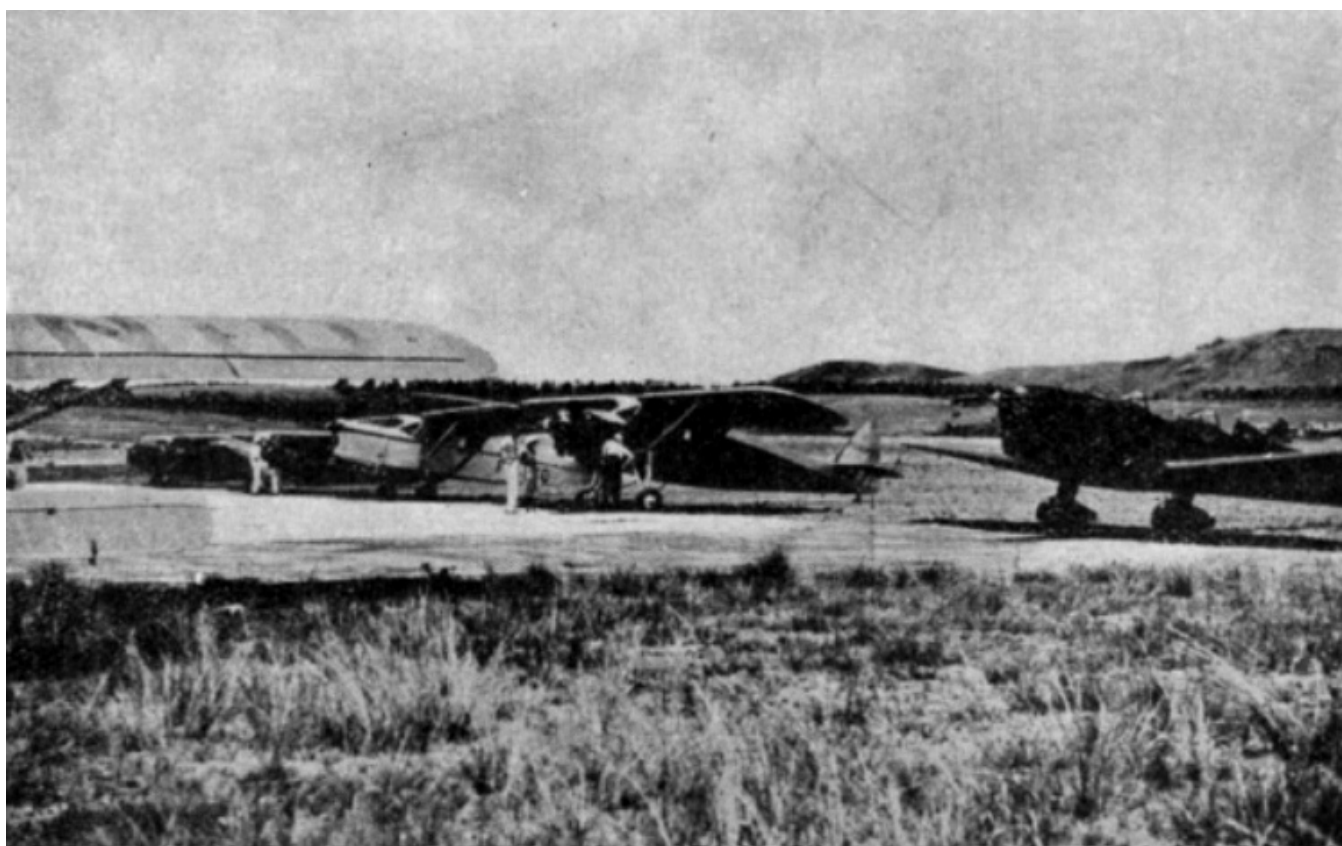
Jusqu'à présent, notre ligne était exploitée par nous pour le compte du Gouvernement général de Madagascar, mais, d'ici peu, elle va être incorporée dans la régie Air-Afrique et ne sera plus qu'un tronçon de la grande ligne africaine.

A ce moment, Lefèvre prendra sans doute la direction du tronçon Tananarive-Bangui tandis que je me consacrerai à l'organisation à

Madagascar d'un réseau intérieur.

Etant donnée la grande superficie de l'île et les difficultés de communication intérieure, ce réseau présente un très grand intérêt. Le projet prévoit environ 6 200 km. à parcourir chaque semaine et nous disposerons pour cela de trois avions Caudron-Renault *Simoun* qui seront suffisants pour commencer. Ils sont actuellement au montage à l'usine et seront rendus à Madagascar prochainement.

Connaissant l'esprit aéronautique de Madagascar, je suis certain d'avance que le réseau intérieur connaîtra le même succès que notre ligne Tananarive-Broken Hill.



Quatre appareils sur le terrain d'aviation de Tananarive-Ivato, le plus important des terrains d'aviation de notre grande colonie de l'océan indien

Madagascar est certainement la colonie qui a le mieux compris l'intérêt que présente l'aviation. Et là je dois ajouter que le Gouverneur Général Cayla a joué un rôle primordial en montrant à tous la confiance qu'il a toujours éprouvée pour l'aviation et notamment pour l'aviation coloniale. Il a donné l'exemple de sa personne en pilotant lui-même, et grâce aux initiatives qu'il a encouragées avec la plus belle énergie, 23

avions de tourisme sillonnent actuellement le ciel de Madagascar et 5 Clubs fonctionnent à la satisfaction de tous a Tananarive, Majunga, Tulear, Tamatave et Fianarantsoa. C'est un résultat magnifique quand on pense que le transport d'un avion de France à Tananarive coûte environ 15 .000 francs.

Il n'est pas exagéré de prétendre que Madagascar est la colonie la plus aéronautique et que le plus bel avenir lui est réservé.

Jeaupeveant.

« L'AIR » n°416 du 1^{er} mars 1937

PROLOGUE A LA LIGNE DAGNAUX

Première liaison postale

FRANCE – MADAGASCAR

ET DÉBUT DU RÉSEAU MALGACHE

par

RENÉ LEFÈVRE

En 1930, je proposais à Pierre Desmazières, l'un des pionniers du tourisme aérien en France, de m'accompagner dans un voyage de reconnaissance des grands itinéraires transafricains ; l'originalité du voyage consistait dans le fait que, comme nos camarades de l'Aéropostale dans le survol de la côte occidentale, chacun de nous deux était à bord de son propre appareil afin de pouvoir se porter immédiatement au secours du pilote en panne, ou du moins de pouvoir signaler sa position.

Partis de Paris à bord de deux Potez 36 à moteur de 95 chevaux, nous nous engageons le 2 décembre sur la grande piste saharienne et par Colomb-Béchar, Reggan, Gao et Zinder, atteignons le Tchad le 6 janvier. C'était la première traversée aérienne effectuée sans aide extérieure par des avions de tourisme. Arrivés au bord du Canal de Mozambique, nous chargions nos petits appareils sur un cargo qui nous conduisit le 27 mars de Beira à Tamatave après avoir fait escale à Mananjary où, pour la première fois, nous foulions le sol malgache. Desmazières, dont l'appareil avait été malencontreusement accidenté à Beira la veille de notre embarquement, resta à Tamatave dans l'attente de pièces demandées en France, tandis que dans les derniers jours de mars 1931, j'atterrissais sur le terrain d'Ivato.

Lorsque j'arrivai à Tananarive, il n'y avait que quelques jours que les premiers avions militaires de l'escadrille d'Ivato avaient survolé, pour la première fois en vol de groupe, Tananarive et seuls les appareils de Dagnaux, Goulette et Reginensi avaient, venant de France, fait de brèves apparitions dans le ciel de l'Ile Rouge.

Après un séjour de deux mois, durant lequel je fis des vols de prospection à travers l'île, je retrouvais Desmazières à Tamatave et de là nous rentrions en France par bateau. Ayant repris à Marseille nos

appareils, nous atterrissions au Bourget le 3 juillet 1931 après 8 mois d'absence. J'étais revenu enthousiaste de mon voyage et de mon séjour à Madagascar et le désir de repartir ne tarda pas à me prendre.

Le 1^{er} décembre, à 11 h. 45, sur un minuscule appareil de 40 CV, dans l'étroite carlingue duquel j'avais fait installer des réservoirs supplémentaires qui portaient le rayon d'action à 1 200 km., je prenais à nouveau la route de Madagascar, mais cette fois par un itinéraire plus direct qui survolait la Tunisie, l'Egypte, le Kenya, le Tanganyika et l'Est africain portugais.

Parti de Cannes le 4 décembre, j'atterrissais onze jours plus tard, à Tananarive après avoir affronté les tornades équatoriales, franchi en 3 h. 30 les 450 km. du canal de Mozambique.



Le 15 décembre 1930 arrivait à Tananarive, après avoir traversé toute l'Afrique, M. René Lefèvre sur son Mauboussin de 40 CV

Sur la demande du Gouverneur général Cayla, j'entrepris dès mon arrivée des liaisons postales à travers l'île, en particulier avec les points où n'existait aucun terrain, me posant sur la plage comme par exemple à Morondava, qu'aucun avion n'avait encore survolé. Entre Tananarive et Morondava, durant la saison des pluies, le voyage ne pouvait s'effectuer que par porteur et demandait 18 jours. Parti d'Ivato, j'atterrissais à Morondava 3 heures plus tard avec 20 kg. de courrier et le lendemain même j'étais de retour à Tananarive avec les réponses.

Le 6 mai 1932, après un séjour de 3 mois, je mettais le cap sur la France où j'atterrissais le 1^{er} juin au Bourget, revenu cette fois par le chemin des écoliers via Elizabethville, Brazzaville, Douala, Dakar, le Rio de Oro et l'Espagne.

Quelques mois plus tard, le Gouverneur général Cayla, en congé dans

la Métropole, me rappela ma promesse de lui apprendre à piloter et c'est au cours de ces leçons que je présentai un plan de liaison aéropostale France-Madagascar en utilisant, de Paris à Broken Hill, la grande artère impériale Londres-Le Cap et en assurant, avec du matériel et du personnel français, la ligne Broken Hill-Tananarive, et cela en attendant que la ligne transafricaine du commandant Dagnaux puisse permettre l'établissement de la ligne entièrement française.

Avant la fin de 1933, le projet présenté à Pierre Cot, ministre de l'Air est accepté. Le ministère fournira les avions, ou plutôt les louera un franc par an au gouvernement de Madagascar.

Chargé de trouver les deux trimoteurs nécessaires, j'avais découvert, dans les hangars du centre d'essai en vol de Villacoublay, un vieil S.P.C.A. à moteurs Salmon de 135 CV datant de 1929. En janvier 1934, je convoyai cet appareil d'Alger à Oran. Les qualités de ce matériel me furent démontrées au cours de ce voyage quand un moteur, fatigué par ses services antérieurs, me lâcha au-dessus de la Méditerranée sans compromettre la tenue en vol. Ce fut une démonstration pour la sécurité des futures traversées du canal de Mozambique que nous allions avoir à entreprendre.

Mais pour accomplir la tâche envisagée, il me fallait l'aide d'un pilote expérimenté qui accepterait les risques d'un travail de défrichage. Je songeais à Assollant, mon compagnon de croisière, mon ami de toujours. Le jeune héros de la traversée de l'Atlantique aimait Paris. La beauté de l'obscur besogne, de l'effort anonyme quotidien, constant, ne s'imposait pas à lui de prime abord ; je réussis pourtant à le convaincre de m'accompagner. Et ce fut une victoire. Non seulement Assollant fut conquis, mais encore, lorsque, en 1937, notre besogne définitivement achevée, l'occasion lui fut offerte de prendre la direction du secteur sud de la ligne France-Madagascar, la refusa-t-il pour rester aux avant-postes de notre effort initial, où, reprenant mes fonctions de chef du Service de l'Aéronautique civile de Madagascar, il put continuer de développer le réseau des lignes intérieures jusqu'au moment où il tomba glorieusement en combattant pour la défense de Madagascar.

Décollés de Marseille le 15 juin avec nos deux mécaniciens Vyé et Chollet, nous nous posons avec nos deux appareils à Tunis, après neuf heures de vol vers Tripoli. Après ce voyage qui dura 29 jours, nous atteignons Tananarive le 14 juillet. Et, quinze jours après, le 29 juillet 1934, accompagné de mon fidèle mécanicien Chollet, j'assurais le premier courrier Tananarive-Broken Hill. Repris par l'avion des Impérial Airways, les 30 kilogrammes de poste atteignaient Paris le 7 août, neuf jours après leur départ de Tananarive.

Le courrier avait ainsi gagné plus de trois semaines sur l'horaire

normal. Et chaque semaine qui suivit, vit partir régulièrement le courrier à bord ne nos S. P.C.A.

Mais la dure saison des pluies fit son apparition. La crue du Zambèze avait rendu Impraticable le terrain de Tête où j'avais failli capoter le 15 décembre. Arrêter l'exploitation aurait marqué la fin de la ligne et nous savions bien que nous nous devons de poursuivre nos efforts pour obtenir des autorités portugaises la création des pistes empierrées qui nous permettraient de recevoir un matériel plus moderne, que le ministère de l'Air avait décidé de mettre à notre disposition.

Le 31^{ème} courrier du 26 février avait été mouvementé. Par beau temps, j'avais décollé d'Andraliavelo accompagné de Vyé pour effectuer la traversée du canal de Mozambique.

Passé l'île de Juan de Nova, les conditions météorologiques s'étaient aggravées subitement et le poste radio de Majunga qui suivait l'appareil n'était plus entendu par Vyé. Les masses nuageuses qui se dressaient devant l'avion, tout à l'heure éparses, s'étaient soudées. Je descends à 200 mètres, ayant passé sous le système nuageux, mais je me heurte à un rideau de pluie très dense. Sur le revêtement métallique des ailes, c'est un crépitement qui domine le bruit des moteurs.

Depuis la dernière émission de Vyé, près d'une heure s'est écoulée et Majunga qui devait appeler une demi-heure plus tard n'a pu être reçu. J'hésite une seconde à faire demi-tour, mais nous ne sommes qu'à 100 km. de la côte d'Afrique et notre provision d'essence ne nous suffira pas à rejoindre Madagascar...

Une heure plus tard, la côte apparaît, mais, avec les nombreux changements de cap dans la tornade, nous ne savons plus où nous nous trouvons. Sommes-nous au sud ou au nord de Mozambique ? J'opine pour le sud et, longeant le rivage au ras des arbres, je remonte vers le nord-est. Au bout de dix minutes de vol, pensant m'être trompé, je fais demi-tour, la pluie est si dense que les ailes du trimoteur frôlent parfois les cimes presque invisibles des longs philaos recourbés par le vent.

Vingt minutes s'écoulent et la lagune de Mozambique n'apparaît toujours pas.

De crainte de manquer d'essence, je décide de me poser sur le premier coin de plage atterrissable ; justement trois Africains marchent au bord de l'eau, courbés sous les rafales de pluie, la tête protégée de sacs. Vyé les a aperçus et me les montre. Je vire et fais demi-tour ; la trace de leurs pas sur le sable semble sèche, le sol doit être dur. Les moteurs réduits à fond, mais la main sur les manettes des gaz, prêt à redécoller si les roues s'enfonçaient, j'amène le grand trimoteur à la limite de la perte de vitesse. Victoire, les roues n'ont pas enfoncé d'un centimètre.

Les trois « quidams », apeurés, se sont couchés à plat ventre le long de la falaise qui longe la plage. Comme un élève perdu en cours de brevet, je demande ma route... Je me rends compte que nous sommes bien au sud du Mozambique. Mais il faut repartir d'urgence.

Le moteur central part facilement, puis le gauche, mais le droit regimbe. La mer, traîtreusement, monte. Il faut faire vite. A la 4^{ème} tentative il démarre enfin ; la roue gauche au ras des vagues qui viennent se briser sur la plage, le bout de l'aile droite a un mètre à peine de la falaise, je mets les gaz. En cent cinquante mètres, l'appareil décolle. La pluie a cessé, mais le vent sud, heureusement, est favorable, et, une demi heure plus tard, le 31^{ème} courrier Madagascar-France se posait sur la lagune qui servait de terrain à Mozambique... dans 10 cm. d'eau. Le lendemain, le voyage se poursuivait normalement sur Tête et Broken Hill. La ligne était sauvée.

R. LEFÈVRE.

« France Aviation » n°174 du 15 mai 1969



Le Bloch-120 trimoteur Lorraine de 300 CV qui prit, en 1936 la relève des premiers appareils S.C.P.A.

Transcription et mise en page : **François-Xavier BIBERT**
(03/2018)

[SITE PERSONNEL de FRANÇOIS XAVIER BIBERT](#)

[GROUPE DE CHASSE GC III/6 \(3/6\)](#)

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

