# 1. Au service de la France à Madagascar

**René LEFÉVRE**

*L'Intransigeant – 2 juillet 1935*

***Comment un gouverneur Général, aviateur dans l'Âme, a permis la réalisation de notre ligne aérienne Tananarive-Broken-Hill***

**Au cours d'un tournée aérienne de M. CAYLA : le roi indigène TSIMANENINA s'est fait porter sur le terrain d'atterrissage pour saluer le Gouverneur Général.**

Il y a des moments la vie où il est réconfortant et doux de faire un retour sur le passé. Ce n'est pas sans émotion qu'avant de repartir pour la grande île je feuillette mes carnets de vol et mes

souvenirs. À l'heure actuelle le premier chapitre est clos : la France possède à Madagascar un secteur de ligne civile, assez solide puisqu'il s'étend sur 2 500 kilomètres, se raccorde à la ligne anglaise le Cap-le Caire, et peut demain, au prix d'un complément d'exploitation assez minime devenir le grand trait d'union entre la Métropole et Tananarive.

Décembre 1930 ! Je m'envole vers-Madagascar avec un petit avion de 95.CV. avec l'idée bien arrêtée de faire en chemin l'école buissonnière, car il s'agit dans ma pensée non pas d'un raid ou d'une performance, mais de me remplir les yeux de tous les paysages, de toutes les escales, de tous les climats, et de faire l'inventaire de toutes les difficultés de l'itinéraire. Desmazières m'accompagne.

Je l'avoue  j'avais déjà derrière la tête l'idée de créer un fil continu entre la grande île et la mère patrie.

Quand après plusieurs mois, de voyages et d'études à travers l'Afrique, je me pose en avril 1931 sur le terrain de Tananarive, je trouve sur la piste M. **Cayla** qui était déjà gouverneur général à l'époque, entouré de Goulette et de Salel. Le gouverneur revenait de Majunga ou l'avaient conduit à bord de leur trimoteur les deux aviateurs, au jourd'hui, hélas, disparus ! C'était pour M. **Cayla** les débuts dans la vie d'aviateur, débuts qui devaient avoir dans la suite des lendemains radieux comme on va le voir.

Trois mois de séjour à Madagascar me confirment dans l'idée que la liaison aérienne avec la ligne anglaise s'impose dans un bref délai, comme le premier jalon d'une ligne ultérieure entièrement française. Retour en France. Hanté par mon projet et ne tenant sur place en Europe, je mets une seconde fois le cap sur l'Océan Indien, à bord d'un zinc plus petit encore, de 40 CV., mais cette fois par l'itinéraire anglais, en suivant le Nil.

Au cours de ce nouveau voyage i procède à des essais de liaison postale à l'intérieur de la grande île. C'est M. **Cayla** le gouverneur général, avec son intuition merveilleuse des nécessités de la colonie, qui a le premier l'idée de ce réseau local et m'incite à poursuivre ces liaisons de ville à ville. À chaque nouvelle étape de l'organisation aérienne de l'île on trouve le Gouverneur général et sa volonté d'aboutir. Ces expériences

terminées, je rentre en France avec mon 40 CV. en choisissant encore un itinéraire nouveau : Brazzaville, Douala, Niamey, Dakar, le Rio-de-Oro.

Cette fois, mon palmarès des itinéraires est complet et Je me sens à même d'en discuter avec quelque compétence.

En 1933, me revoici à Madagascar. Le Gouverneur général a pris sa décision : Tananarive sera reliée à la ligne anglaise, à Broken-Hill. M. **Cayla** est enthousiaste du projet. Il l'a soumis au Ministère des Colonies qui l'accepte. Le Ministère de l'Air est séduit lui aussi et nous accorde sa protection. II fait plus : il décide de nous prêter le matériel et sans tarder il expédie le nécessaire.

Il me restait à trouver un compagnon de lutte. Naturellement c'est à Assollant que je m'adresse, mon vaillant ami de toujours qui depuis le groupe Weiss du Bourget, où nous servîmes ensemble, n'a cessé de témoigner de son cran et de sa valeur, Assollant, mon compagnon de bord du raid Amérique-Europe !

Mais le Gouverneur général ne se contente pas d'épauler la ligne aérienne, qui va transformer les conditions d'existence de la colonie. En homme de réalisation, en vrai chef, il entend mettre la main à la pâte lui-même.

Un soir à Paris, quand nos projets étaient encore en gestation, il me confie son désir de piloter et c'est ainsi que l'honneur m'échoit, assez rare dans la carrière d'un aviateur, de devenir le moniteur d'un gouverneur général.

M. **Cayla** est l'élève pilote le plus assidu et, n'imitant pas en cela ses jeunes émules des écoles, il se plonge dans les bouquins techniques, dans les livres de navigation lorsqu'il descend de carlingue. Au bout de quelques jours, il me pose des colles si difficiles que je suis obligé de réviser ma documentation et de rouvrir à mon tour les manuels.

A Madagascar, il devient le chef d'une mobilité généralisée et prend délibérément à l'occasion la tête de l'escadrille militaire qui tient garnison à Tananarive. Quoique père de famille, entouré d'une femme exquise et de deux enfants encore jeunes, il est un pionnier sans trêve ni repos à travers son domaine. Le grand administrateur, l'urbaniste, le créateur de tant de ressources et de progrès, se double d'un héros de l'air. Le Ministère ne peut mieux faire que d'ouvrir ses cadres de

réserves au grand chef de Madagascar et M. **Cayla** devient capitaine de réserve dans la 5ème arme.

Dès lors, la ligne dont nous avons rêvé va prospérer et vivre. Je rappelle brièvement qu'elle relie Madagascar à Broken-Hill en un jour et quelques heures. Nous décollons de Tananarive le lundi à 10 heures du matin, après le rassemblement du courrier des différents points de l'île ; le soir nous couchons à Mozambique ; le lendemain à midi nous atteignons Broken-Hill. Le retour s'effectue le jeudi. Le courrier si n important de la colonie arrive à Paris en 9 jours et toutes les semaines, au lieu d'une distribution tous les 20 jours. Un Parisien obtient une réponse à sa lettre en moins de 3 semaines au lieu de 2 mois 1/2.

Le 25 juillet 1934 nos avions inauguraient le parcours choisi et depuis cette date 40.000 km ont été couverts sur la mer, au-dessus du canal de Mozambique, et plus de 230 000 km ont été parcourus par notre équipe au total.

Un dernier mot : au lendemain de la mort du Gouverneur général Renard et si peu de temps après celle du Gouverneur général Pasquier, de nombreux amis de M. **Cayla** s'efforçaient de détourner le Gouverneur général de son effort d'aviation personnelle. Savez-vous qu'elle fut sa réponse Il endossa sa combinaison, se coiffa de son casque et partit à la tête d'une patrouille d'avions militaires pour effectuer 4 000 km à travers Madagascar. La France peut être fière de posséder au loin des chefs qui sont à la fois de grands politiques coloniaux et les soldats de l'avenir.

*René LEFEVRE*

**Le Gouverneur Général Léon Cayla et son Potez 25 à Madagascar en 1934**
**né à Oran le 17 novembre 1881 et décédé à Saint-Germain-en-Laye le 25 avril 1965**

# 2. L'ESSOR de l'AVIATION à MADAGASCAR

**Jean HUMBERT**

*Revue du Ministère de l'Air – Mai 1936*

°°°°°°°°°°°°°°°

*A la veille du retour de M. le gouverneur général **Cayla**, la Revue du Ministère de l'Air tient à consacrer quelques pages à la colonie qui, sous la direction de ce grand administrateur, a pris un essor aéronautique si rapide.*

*L 'énergie, l'intelligence du chef, sa foi de propagandiste et son allant d'aviateur, sont à la base de ce développement remarquable. Si une ligne régulière relie aujourd'hui la Grande lie à la Métropole, si plus de 120 terrains parsèment des itinéraires aériens parfaitement étudiés, le mérite en revient beaucoup à l'animateur inlassable qu'a été M. le gouverneur général **Cayla**.*

*A côté de cette éminente personnalité, deux « as » connus et aimés, Lefèvre et Assollant, héros de la traversée de l'Atlantique-Nord, furent les bons artisans de cette œuvre immense. Il est impossible de faire l'historique de l'aviation de Madagascar sans prononcer leurs noms.*

*Le 4 mars 1931, devant une foule considérable, l'escadrille de Madagascar, la benjamine de nos formations aériennes coloniales, prenait pour la première fois possession de son domaine. Aujourd'hui, l'aviation dispose de douze lignes entièrement jalonnées de terrains.*

*Tel est, malgré les nombreuses difficultés, le fruit de ce travail.*

*C'est dans un rapport très substantiel et très complet de M. le chef de bataillon Dire qui resta pendant 4 années à la tête de l'aviation militaire de Madagascar, que notre collaborateur Jean Humbert, a puisé les éléments de l'essai que nous présentons aujourd'hui. Ne disposant pas de la place suffisante, il nous était malheureusement impossible de reproduire le document du plus haut intérêt communiqué par le commandant Dire et la magistrale préface de M. le général Abadie, commandant supérieur des troupes de l'Afrique Orientale, qui le précède.*

°°°°°°°°°°°°°°°

A douze mille kilomètres de la France, Madagascar présente des conditions de vol très particulières, déterminées par sa géographie.

Une chaîne montagneuse, couverte de forêts, constitue la charpente de l'Île. Raide vers l'est, la pente est irrégulière à l'ouest où des massifs cristallins, les Hauts Plateaux, prolongent la chaîne. Aux yeux de l'aviateur, ils déroulent leurs mamelons dénudés, séparés par de profondes vallées où les rizières le disputent aux marécages. De loin en loin, un piton rocheux, tel celui qui porte Tananarive. La teinte rouge — l'île lui doit l'un de ses noms — est dominante. Elle est causée par la latérite, terre infertile qui couvre la majeure partie du pays.

La côte ouest est un plateau, entaillé de vallées, que recouvrent tantôt des forêts denses, tantôt la brousse ou la savane. Vers 'est, étroite plaine, riche en alluvions fertiles, est limitée par un rivage rectiligne, ourlé d'un chapelet de lagunes.

La situation de Madagascar et son relief déterminent des climats très différents suivant les régions. Il est cependant possible de distinguer deux saisons, valables pour toute l'île.

D'avril à octobre, c'est la saison fraîche. Les alizés, venant de l'Océan Indien, soufflent avec impétuosité sur le rivage oriental. L'air se refroidit au contact de la montagne ; il en résulte sur la côte même, la nuit aussi bien que le jour, des averses irrégulières et, sur les pentes, une bruine persistante tout aussi gênante pour l'aviation.

Dépouillées de leur humidité, les masses d'air arrivent sur les Hauts Plateaux. Là, et jusque sur les bords du Canal de Mozambique, la saison fraîche est aussi la saison sèche.

Aussi avion qui, en deux heures, va de Tananarive à Tamatave, au-dessus d'une région redoutablement accidentée rencontre-t-il de très sérieuses difficultés. Vers l'ouest, au contraire, dès que les brouillards du matin sont dissipés, le beau temps dure toute la journée.

Pendant la saison chaude, d'octobre à fin mars, le seul vent consiste en une lente et molle progression d'un air équatorial venant du nord, chaud et humide. Sur toute l'étendue de l'lie les masses d'air chaud commencent à s'élever dès le début de la matinée et l'orage éclate dans l'après-midi. L'air marin de la côte, saturé d'humidité, est entraîné à son tour dans le mouvement ascendant et une ceinture littorale de grains et d'averses entoure Madagascar.

Au-dessus des Hauts Plateaux, les vols ne sont possibles, en général, que le matin entre 8 et 13 heures. Entre les plateaux et la côte, quelle que soit l'heure à laquelle il quitte Tananarive, le pilote a bien peu de chance d'éviter les grains côtiers. On ne peut malheureusement prévoir, même une heure à l'avance, le lieu où l'orage éclatera.

Tel est le temps normal.

Au nombre de cinq ou six par an, les cyclones de la saison chaude constituent la perturbation la plus grave. Leur influence dépasse largement la zone active et à l'intérieur d'un cercle de 500 km de diamètre, les vols deviennent impossibles. Le régime normal reste profondément altéré pendant une huitaine de jours. Les cyclones ne constituent pas un danger réel pour l'avion qui vole, car leurs trajectoires sont suffisamment connues au moins un jour à l'avance. Au contraire, ils sont redoutables pour les installations terrestres, surtout celles de la côte.

En saison fraîche, la perturbation est le « coup de mousson » brusque et violent renforcement de l'alizé soulevant, sept ou huit fois par an, des tempêtes sur les rivages sud-est et sud-ouest. D'une durée de quatre à cinq jours, accompagnées de nuages bas, ces tempêtes interrompent tout trafic aérien. Heureusement, elles peuvent être annoncées 24 heures à l'avance.

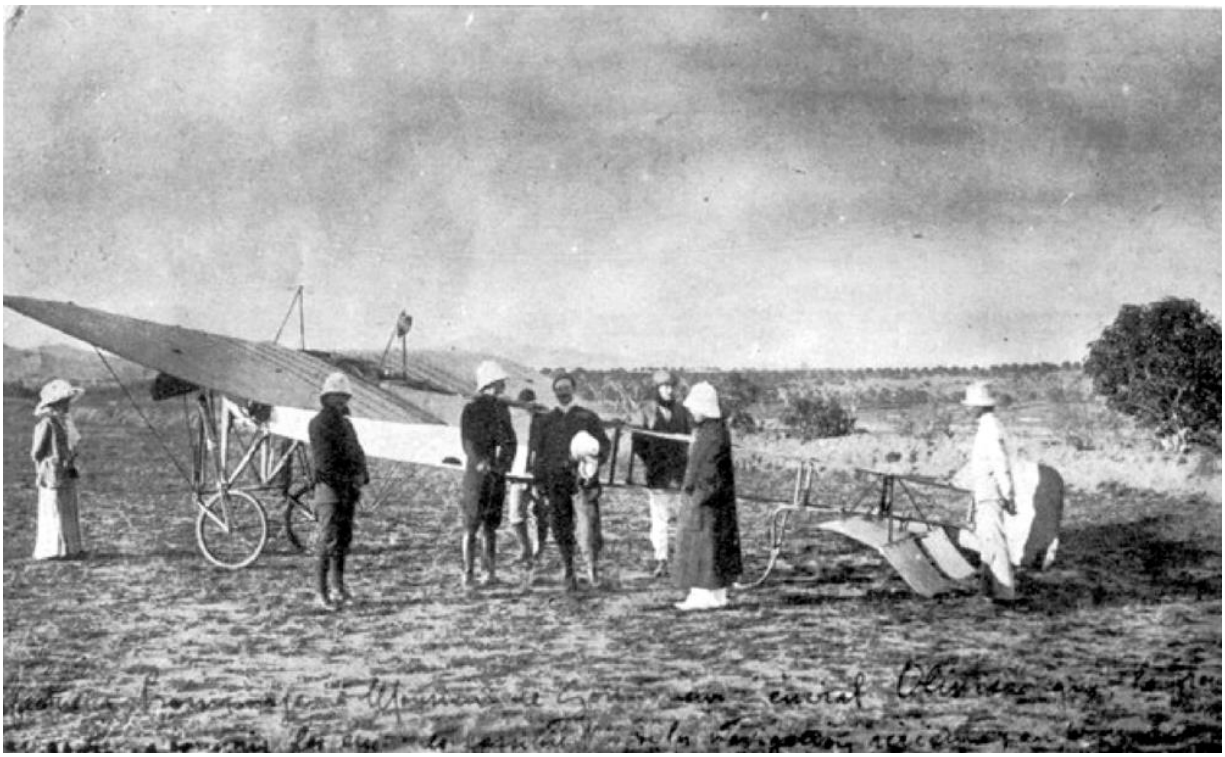
Madagascar possède un service météorologique organisé d'une façon remarquable. Le bureau de Tananarive rassemble les observations (faites trois fois par jour), des cinquante stations malgaches et d'un nombre égal de stations étrangères (Seychelles, Rodriguez, Maurice, Réunion, Afrique Australe). Les postes de Tananarive, Majunga, Diégo-Suarez, Tamatave, Tuléar émettent quotidiennement de deux à quatre messages destinés à la navigation — maritime et aérienne — et aux services météorologiques étrangers. Le bulletin quotidien est téléphoné à la direction de l'aéronautique vers 9 h. 15. C'est un peu tard pour l'aviation. Mais les bureaux de poste n'ouvrent qu'à 7 h. et la météo ne possède pas de réseau autonome de transmission. Aussi, à occasion de chaque vol, un service spécial est-il déclenché. Dans toutes les localités intéressantes de la région à survoler, un observateur, professionnel ou non, désigné à l'avance, est alerté et envoie d'heure en heure les renseignements demandés. Grâce à la densité de ce réseau, les résultats obtenus sont utilisables, malgré le recrutement un peu défectueux.

Ainsi, disséminés sur ce territoire long de 1.500 km, les six météorologistes européens apportent aux aviateurs, avec une belle régularité, aide de leur jeune science.

## HISTORIQUE DE L'AVIATION DE MADAGASCAR

### Les origines.

Avant la Guerre, Madagascar avait déjà fait connaissance avec l'aviation et entrevu ses possibilités.



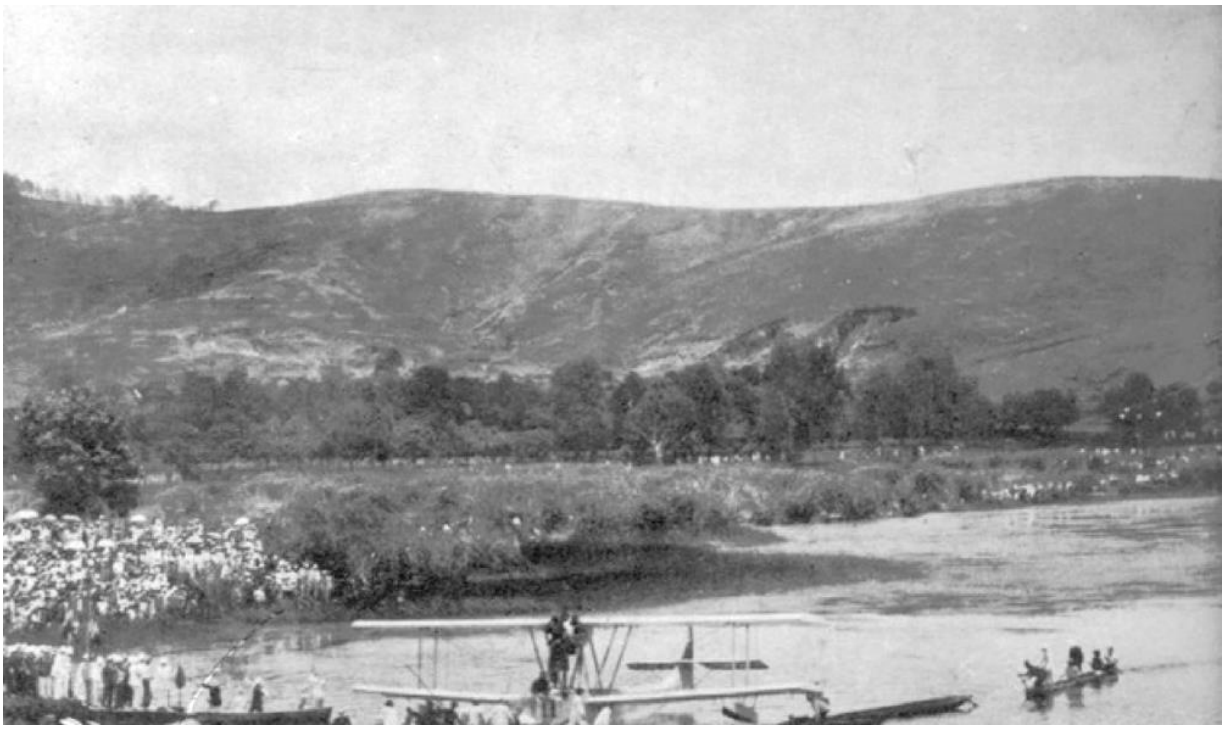
**Le premier vol à Madagascar par l'administrateur Raoult (1911).**

Le 7 juillet 1911, administrateur Raoult survole Tananarive pour la première fois, faisant des essais en vue d'une liaison postale. L'aisance parfaite avec laquelle l'avion évolue déchaîne un très grand enthousiasme. Des ratés au moteur obligent le pilote à atterrir... La France est bien loin ; les réparations sont difficiles. Raoult n'est pas soutenu. Au départ d'un vol d'essai, l'appareil, mal réparé, capote et se brise entièrement.

En 1923, un second projet de service postal n'aboutit pas, faute de ressources financières suffisantes.

En 1926, commencent les liaisons France-Madagascar. Le lieutenant de vaisseau Bernard amerrit à Majunga le 21 novembre et vient se poser le 4 décembre sur le petit lac Mandroseza, aux portes de Tananarive.

C'est ensuite le raid du commandant Dagnaux — actuellement directeur de la régie Air-Afrique —. Il atterrit à Majunga le 21 janvier 1927 et à Arivonimamo (à 40 km à l'ouest de Tananarive) le 10 février. Très étudié, l'itinéraire de cette mission (Istres, Oran, Colomb-Béchar, Gao, Niamey, Fort-Lamy, Fort-Archambault, Léopoldville, Elisabethville, Quelimane, Mozambique et Majunga), servira de base aux nombreux raids en direction de Madagascar et aussi au service postal actuel.



Arrivée du lieutenant de vaisseau Bernard sur le lac Mandroseza.

De novembre 1927 à février 1928, le pilote Hennebicque, des « Vieilles Tiges », procède aux essais de son Farman Sport en vue de la création d 'un service postal. Mais, décidément, nous jouons de malheur : un grave accident détruit l'appareil et le pilote est blessé.

**L'aéronautique militaire.**

En 1929, M. le gouverneur général **Cayla**, grand ami de l''aviation, obtient l'envoi d'une escadrille coloniale à Madagascar. L 'échelon précurseur arrive au milieu d'avril ; il aménage le terrain d Ivato, à 5 km au nord de Tananarive. En même temps se poursuivent les reconnaissances de lignes aériennes, avec création de terrains (une vingtaine à la fin de l'année). Aux premiers jours de 1931 arrivent d'abord des renforts en personnel, puis les appareils et dès le 1 7 mars, peu après son premier vol, l'escadrille est en mesure d'exécuter les missions qui lui seront demandées.

**Le matériel.**

L'escadrille a débuté avec 9 Potez 33.

Le Potez 33, monoplan colonial à cabine conduite intérieure, répondait bien aux besoins militaires, politiques, économiques et sanitaires de Madagascar. Cependant, son faible excédent de

puissance — surtout à l'altitude d'Ivato (1.260 m.) — son plafond peu élevé et sa faible charge utile (125 kg en plus du passager) a nécessité son remplacement.

Aujourd'hui, aéronautique utilise des Potez 25 T.O.E.. Du point de vue militaire ou politique (puissance, armement, rayon d'action, charge utile), ils donnent entière satisfaction, mais ils laissent à désirer du fait de leur faible capacité (transport de courrier et de matériel encombrant), et du manque de confort (transport des passagers). Aussi emploie-t-on souvent, même en dehors des missions sanitaires, l'excellent Potez 29.

Construits en bois et toile, tous ces appareils, très rustiques, sont faciles à réparer. Mais le climat tropical les met à rude épreuve et il serait souhaitable que l'on mette au point un type d'avion colonial métallique, multimoteur à grand rayon d'action, disposant d 'un excédent de puissance afin de permettre un départ facile sur les petits terrains. La vitesse de ce matériel, de plafond et de charge utile élevés, pourrait être faible : elle sera toujours très grande par rapport à celle des autres moyens de transport. Armé d'une mitrailleuse et d'un lance-bombes, muni d'appareil photo et d'un poste de T.S.F., de coffres à vivres et à eau et d'une installation sanitaire, cet avion serait apte à toutes les missions. Actuellement, le Bloch 120, trimoteur colonial, entièrement métallique, répond déjà à quelques-unes de ces conditions.

**Les missions.**

L'aviation militaire s'est attachée surtout à la lourde tâche de la création d'une infrastructure aérienne. Nous verrons par la suite les très beaux résultats obtenus.

En 1934, les missions remplies par l'escadrille se répartissaient en missions militaires (160), économiques (106), sanitaires (32) et politiques (58).

Jusqu'à ce jour, l'aviation n'a eu à participer à aucune opération militaire proprement dite ; néanmoins, chaque année, des manœuvres ont lieu à Diégo-Suarez. D'ailleurs, le passage des avions dans les localités où des troupes stationnent est motif à des exercices exécutés en collaboration.

Toutes les garnisons, même isolées, ont été inspectées, sans perte de temps, ni frais de voyage exagérés. Citons, entre autres, la tournée d'inspection du médecin général Vivié, directeur du

service de santé, et celle du lieutenant-colonel Videau, chef d'Etat-Major du général commandant supérieur.

**Tananarive. — Vue prise à 4.000 m. d'altitude.**

De plus, l'adaptation aux colonies d'avions transporteurs de troupes est à l'étude.

La principale des missions économiques consiste en prises de vues, verticales ou obliques, pour le compte de services officiels (service géographique, travaux publics...), de sociétés privées ou de particuliers. La préparation photographique du cadastre de Tananarive a donné des résultats satisfaisants et l'aviation a participé utilement à la recherche d'itinéraires de routes, de chemins de fer (ligne du charbon, au sud de l'Onilahy). L'observation verticale a permis également de découvrir l'emplacement le plus favorable pour le port du charbon à Nakao, près de Tuléar. Enfin de nombreuses sociétés ont fait photographier leurs concessions. Depuis sa création, l'aéronautique a pris plus de 5.000 clichés.

L'aviation militaire assure parfois le transport du courrier. Bien qu'irrégulier, ce service de la poste est extrêmement intéressant : c'est ainsi que certaines localités ont reçu les

lettres de France 48 heures après leur débarquement à Majunga. Normalement, il faut compter de 30 à 40 jours !

Les Potez 29 de l'escadrille assurent les missions sanitaires. Dans ce pays dépourvu de voies de communication naturelles, l'importance — et l'avenir — de l'aviation sanitaire sont considérables. Il faut avoir vu le long regard que les colons, perdus dans la brousse, adressent aux moindres détails d'aménagement de ces avions... Apprenant qu'en cas de besoin, sur un signe, ces appareils viendront les prendre pour les ramener à la vie, une expression de confiance éclaire leurs visages. La triste mort du colon isolé, disparaîtra de leurs cauchemars.

Le plus souvent, il s'agit de morsures de chien enragé, d'opérations chirurgicales normales ; dès que l'appel est reçu, l'avion part chercher le malade et le transporte à Ivato, d'où une ambulance le conduit à l'hôpital de Tananarive. Si le patient n'est pas transportable, ou si son état nécessite une intervention urgente, c'est le médecin ou le chirurgien qui se rend sur les lieux par la voie des airs.

Enfin, l'aviation collabore avec le service de santé à la lutte contre le paludisme : le procédé consiste à projeter, au-dessus des zones infestées de larves d'anophèles, un nuage mortel de « vert de Paris ». Les essais entrepris aux environs d'Ivato ont été concluants.

Missions politiques. — Parmi les nombreuses personnalités que l'escadrille a eu l'honneur de transporter, citons M. le gouverneur général **Cayla**. Fervent d'aviation, il a passé son brevet à Madagascar et il est officier de réserve de l'armée de l'Air. Ce grand administrateur pilote lui-même son avion et, en avril 1935, il a participé effectivement, ne dédaignant pas de payer de sa personne, à un magnifique périple de jours autour de l'île — soit 5.000 km — inspectant ainsi rapidement toute la colonie.

Vers le milieu de 1934, l'escadrille totalisait 2.900 heures de vol. Au cours des différents voyages, 175.000 kilomètres avaient été parcourus.

**L'aviation commerciale.**

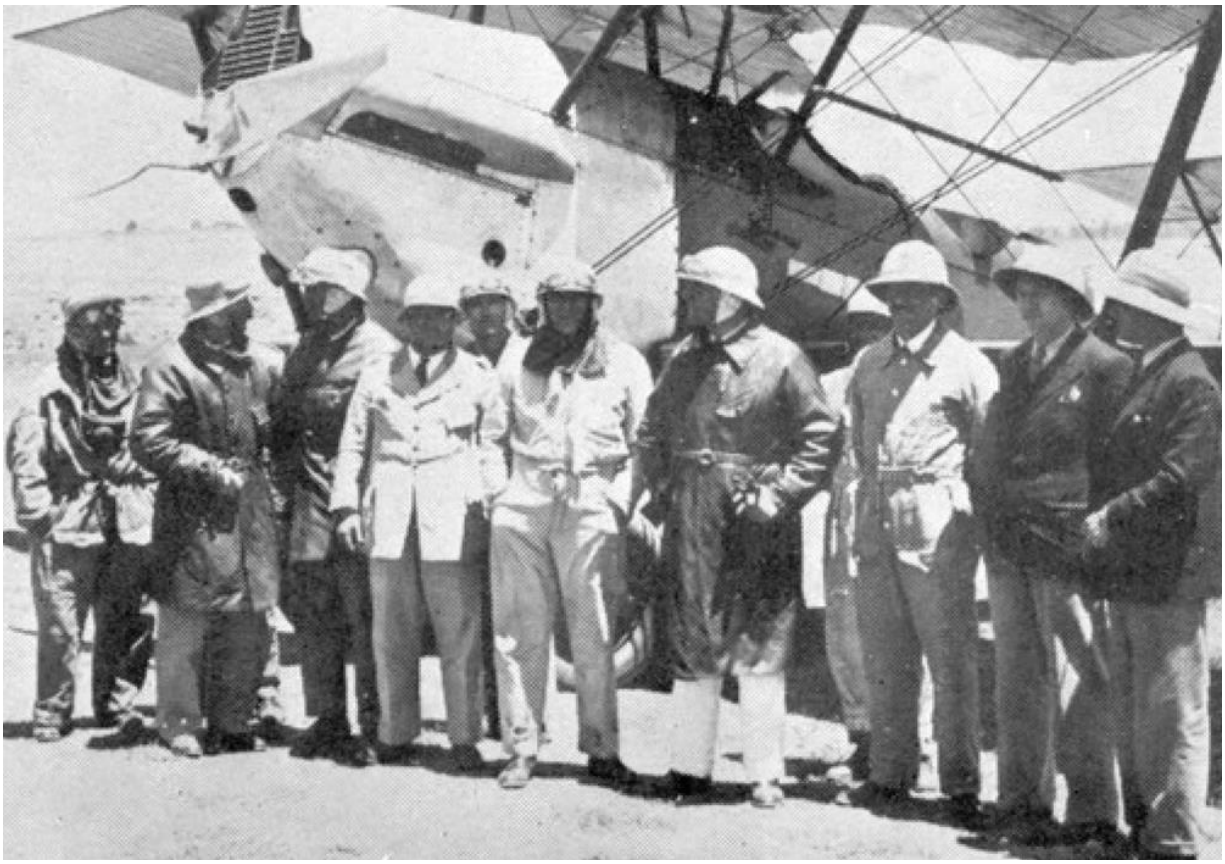
Nous assistons à ses brillants débuts. C'est, en effet, le 24 juillet 1934 que Lefèvre et son collaborateur Assollant, grâce à l'aide

éclairée de M. le gouverneur général **Cayla**, inauguraient la liaison postale hebdomadaire

Tananarive-Broken Hill. De là, le courrier à destination de l'Europe, empruntait les Impérial Airways. Durée du voyage : 10 jours. Le service a ainsi fonctionné jusqu'au début de novembre 1935. À cette époque, il a été prolongé jusqu'à Elisabethville où il se raccorde à la ligne franco-belge, exploitée alternativement par la régie Air-Afrique du commandant Dagnaux (Alger-Elisabethville) et par la S.A.B.E.N.A. (Bruxelles-Elisabethville). La durée du voyage a été ainsi diminuée d'un jour.

Depuis août dernier, la « ligne Lefèvre » assure le transport des voyageurs ; le mois dernier, le tronçon Brazzaville-Elisabethville de la régie Air-Afrique leur a été ouvert et il est désormais possible d'aller, en huit jours et moyennant 10.000 francs, de Paris à Tananarive en utilisant des services entièrement français.

En ce qui concerne l'île elle-même, la création d'un réseau postal aérien intérieur, complément indispensable de la ligne France-Madagascar, semble imminente.



**Les équipages ayant participé au voyage du gouverneur général Cayla autour de Madagascar en avril 1935.**

**L'aviation privée.**

Parallèlement à aviation commerciale, l'aviation privée est, elle aussi, en plein développement.

Fondé en 1931, l'Aéro-Club de Madagascar, dont le siège est à Tananarive, possède actuellement trois appareils. De création plus récente, les Aéro-Clubs de Tamatave, de Majunga, de Fianarantsoa et de Tuléar, disposent chacun d'un ou de deux avions.

En outre, plusieurs personnalités locales, amies de l'aéronautique — et parmi elles, citons le gouverneur général **Cayla** et Lefèvre — possèdent des appareils de tourisme. On compte ainsi une trentaine de pilotes civils dans l'Île Rouge.

**Les grands raids.**

Ce serait être singulièrement incomplet que de passer sous silence le palmarès glorieux des raids France-Madagascar.

Nous avons déjà cité les liaisons de Bernard et de Dagnaux en 1926-27.

En 1929, le 17 octobre, Goulette, Marchesseau et Bourgeois quittent Paris et arrivent 10 jours après à Ivalo. Un léger repos et équipage décide d'aller à La Réunion. Projet audacieux : 800 km à parcourir sans repère au-dessus d'un océan chargé de brumes alors que le diamètre de l'lie n'est que d'une quarantaine de kilomètres. Par précaution, l'avion rencontrera à mi-chemin le paquebot « Explorateur-Grandidier ». Tamatave n'a pas encore d'aérodrome aussi n'est-ce pas sans mal que l'appareil décolle. Bruine, vent violent ; à mi-chemin, aucun vaisseau n'est en vue ! Goulette navigue cap au nord pendant 50 km et au moment où il va abandonner, apparaît le navire cherché. On reprend la route et bientôt une montagne élevée surgit des nuages : La Réunion, patrie de Roland Garros, sur le monument duquel avant d'atterrir, l'équipage jette une gerbe de fleurs. On imagine aisément l'accueil de la population !

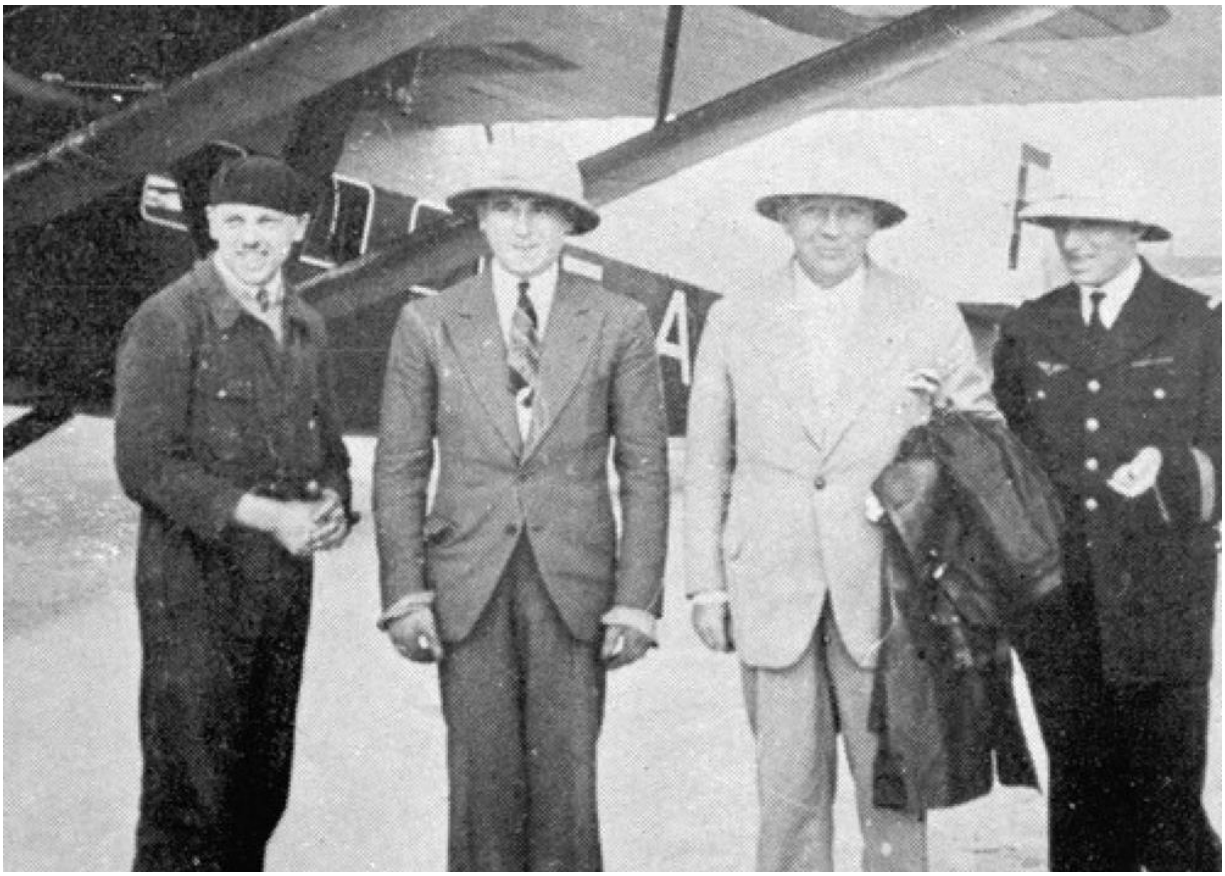
Onze jours après, Goulette, Bailly, Réginensi et Marsot s'envolent de Paris et réalisent la liaison en 8 jours 6 heures.

A peine les deux équipages sont-ils repartis pour la France que Caillol, Roux et Dodemont prennent le départ (15 décembre). Malgré un très mauvais temps, l'appareil se pose à Ivato le Ier

janvier 1930. Au retour, dans le Congo Belge, un accident mortel devait interrompre tragiquement ce beau raid.

Goulette, Salel, Boutillier et Richard partent en mars, emmenant M. Alfassa, gouverneur de l'A.E.F., qui rejoint son poste à Brazzaville. Des incidents de route portent à 12 jours la durée du voyage.

Lefèvre et Desmazières, pilotant chacun un avion de tourisme de 95 CV, sont accueillis à Tananarive par une foule émerveillée de la facilité du pilotage et de l'aménagement de ces petits appareils. Aussitôt un aéro-club est fondé, un avion commandé.



**Goulette, Salel et Boutillier, à leur arrivée à Madagascar, en mars 1931.**

Mœnsch et Burtin, quittant Paris le 30 octobre 1931, font le voyage en 6 jours 9 heures.

Le 23 novembre, c'est le départ de Goulette et Salel qui, utilisant un nouvel itinéraire, battent ce record de vitesse (4 jours 6 heures).

Arrachart et Pullet entreprennent un voyage d'études pour la ligne France-Madagascar. Arrachart, dont la tranquille assurance

a frappé la population, rentre à Paris en 7 jours, transportant un courrier important.

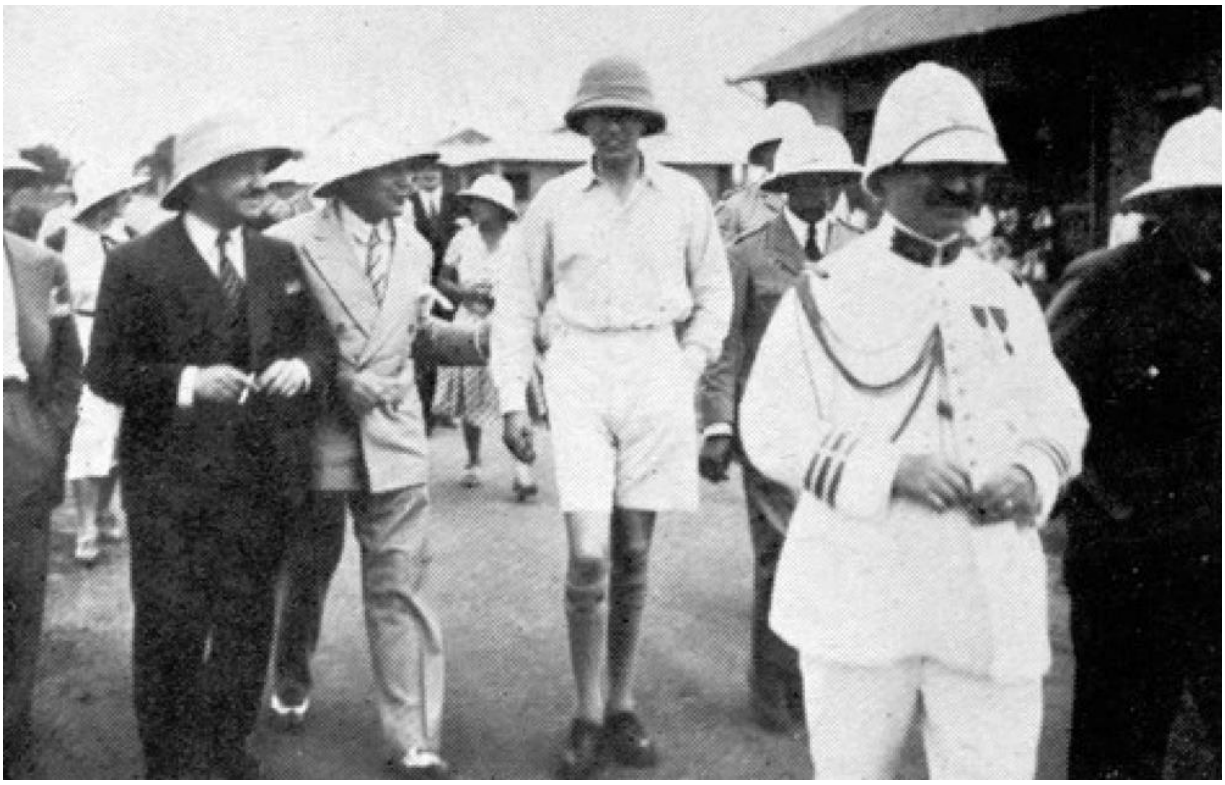
Trois jours après, Lefèvre arrive à bord d'un avion de 40 CV. Il visite tout le pays, réalise plusieurs liaisons rapides, belles démonstrations des possibilités de l'aviation légère à la Colonie.

Le 31 janvier 1932, Maryse Hilsz s'envole du Bourget. Elle atterrit d'abord à Fianarantsoa sur un terrain de fortune, puis se pose à Ivato où une magnifique ovation l'accueille.

En avril 1934, à bord d'un avion de tourisme, Pharabod relie Paris à Tananarive en moins de 6 jours. Malgré une panne d'une semaine en plein Congo Belge, il est de retour à Paris à la fin du mois. Son absence a duré 26 jours !

Le 13 juillet 1934, Lefèvre et Assollant amènent à Ivato deux trimoteurs destinés à assurer la liaison postale hebdomadaire avec Broken Hill.

Le 3 avril 1935, après un voyage record jusqu'à Mozambique, Maurice Finat et Paul de Forges atterrissent à Ivato. Leur raid devait se terminer tragiquement au retour : Finat était tué, de Forges grièvement blessé.



**Arrivée du capitaine Arrachart à Tananarive.**

**Arrivée de Maryse Hilsz, à Tananarive.**

**Arrivée de Génin sur le terrain d'Ivato.**
**De gauche à droite : le commandant Dire, le pilote italien Adamof, Laurent-, Lefèvre, le général commandant supérieur, Génin, Assollant, Lotti.**

Enfin, le 21 décembre 1935, Génin et Robert, améliorant leur performance du 23 janvier 1935, mettent Tananarive à 57 heures de Paris.

Ces quelques lignes donnent — n'est-il pas vrai ? — une vision impressionnante des immenses progrès de l'aviation légère.

## INFRASTRUCTURE ET LIGNES AERIENNES

Voyons d'abord quelle infrastructure appuie l'aviation.

Madagascar ne possède pas de terrains naturels. Un atterrissage forcé met sérieusement en danger la vie du pilote. Quant à l'appareil, il est immanquablement brisé.

Le but étant de relier entre elles les principales villes de l'île, on a commencé par créer des lignes rayonnant autour de la Capitale. Il s'en détachera plus tard des ramifications desservant les principaux centres de colonisation. Enfin les particuliers signalent à l'Aéronautique, et aménagent souvent eux-mêmes, des lieux propices à l'atterrissage où les avions sanitaires peuvent venir les chercher en cas de maladie grave.

Pour établir une ligne, il faut trouver des emplacements susceptibles de faire des terrains de secours et situés aussi près que possible des routes et des localités importantes, puis donner les instructions nécessaires à leur mise en état. Chaque reconnaissance, rendue très pénible par les difficultés de transport et de logement, donne lieu à un compte rendu détaillé avec croquis ; ainsi se constitue un atlas, soigneusement tenu à jour, car la végétation envahissante, les termitières et les inondations nécessitent un entretien constant des terrains.

Au nombre de 120 environ, ceux-ci sont classés en quatre catégories :

— Terrains de base avec installations complètes. (Un seul, celui d'Ivato).

— Terrains d'escale avec hangar et ravitaillement (4).

— Terrains de secours avec ravitaillement.

— Terrains de secours sans ravitaillement.

Ils comportent tous un cercle central d'identification de 50 m. de diamètre ; en outre, la côte Ouest est balisée avec indication de la direction de Tananarive.

Le mérite de cette magnifique réalisation de l'aviation militaire revient, en grande partie, au gouverneur général **Cayla** : le

gouvernement de la Colonie a, en effet, pris à sa charge les frais élevés d'installation et d'entretien de l'infrastructure.

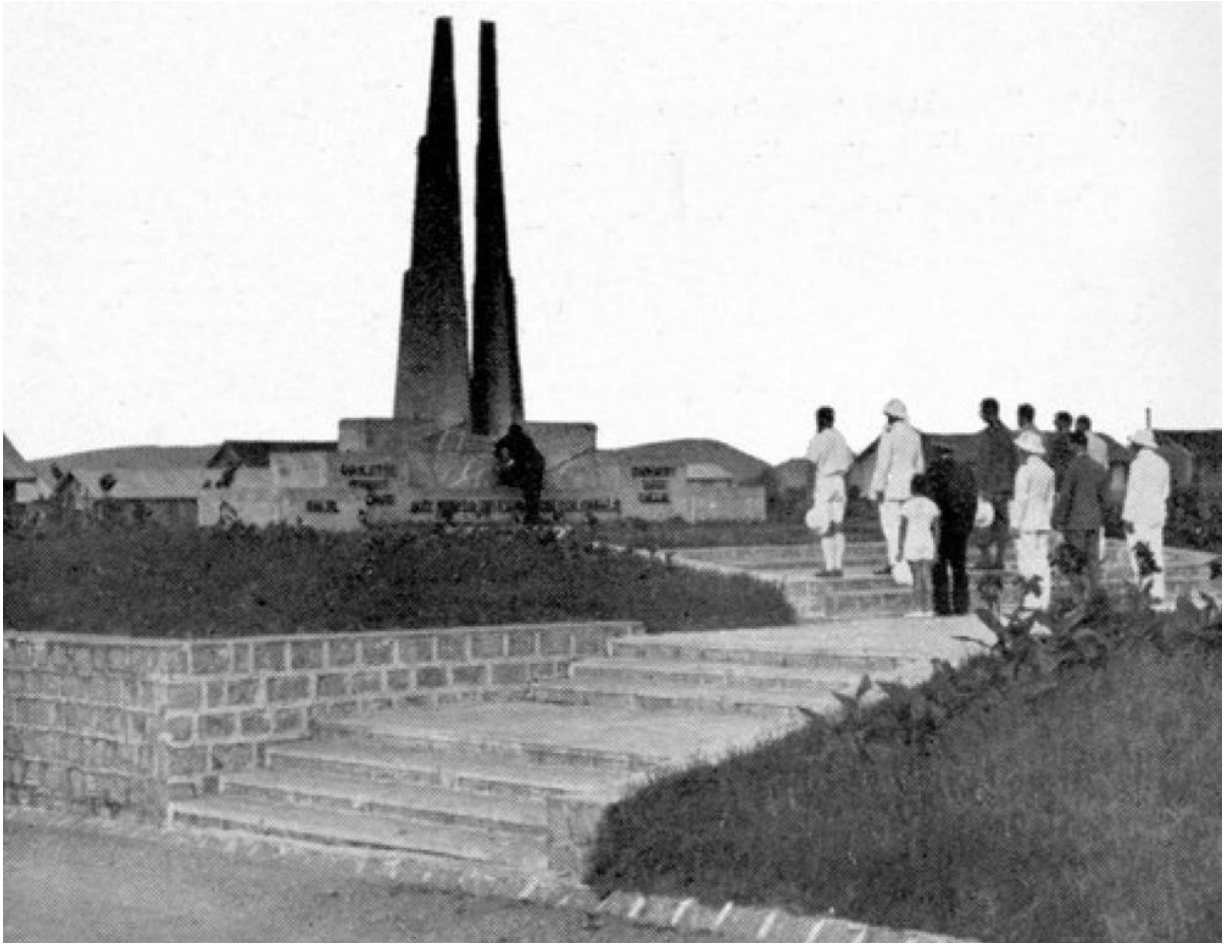
oooooooooooooo

Et maintenant, pour avoir une idée de l'effort accompli, parcourons les principales lignes aériennes :

La ligne Tananarive-Majunga (400 km, 1 terrains), suit sensiblement la route terrestre, longeant la vallée de l'Ikopa d'abord, celle de la Betsiboka ensuite.

Sur l'ancien plateau pelé d'Ivato, s'élève aujourd'hui une coquette petite cité qui surprend agréablement tous ses visiteurs : larges avenues, claires villas, jardins, stade... Mais aussi : grands hangars, ateliers, centrale électrique... Le champ d'atterrissage mesure 800 m. de long sur 500 m. de large. À l'entrée du centre se dresse le monument érigé à la mémoire des aviateurs coloniaux disparus.

**Le terrain d'Ivato**



**A l'entrée du camp d'Ivato, le monument aux morts de l'aviation coloniale.**

Au départ, l'avion survole les marais et rizières qui environnent Tananarive, puis un pays de vallons cultivés parsemés de villages aux maisons rouges, entourées de bouquets de verdure. Plus loin, au cœur d'une région dénudée, apparaît « l'oasis » d'Ankazobé qui fut, en 1896, le premier poste du maréchal Lyautey. À nos pieds s'étendent maintenant des plateaux élevés, inhabités, autrefois recouverts d'une vaste forêt dont il ne reste aujourd'hui que des témoins dans les vallées encaissées.

Au passage de la falaise qui borde le plateau central au nord-ouest, brusquement le sol s'abaisse. Tout en bas, la région chaotique, découpée à l'extrême où, le 1 février 1933, le sergent pilote Dewost fit une chute tragique. Fortement contusionné au thorax, il se fit conduire en filanzane au centre le plus proche. Pour prévenir ses camarades et leur éviter pareil accident, il réussit à écrire cette note que le commandant Dire conserve pieusement : *« Sergent Dewost. Plaqué au sol par coup de vent...»* Il ne put poursuivre. Première victime des ailes malgaches, il

devait mourir dans la soirée. Le gouverneur général **Cayla** a fait élever un monument à la place même où l'appareil est tombé.

Voici Andriba, point de départ de la colonne légère du général Duchesne qui, en 1895, s'est lancée à la conquête de Tananarive. L'avion longe maintenant le cours de l'Ikopa. Le relief est toujours très tourmenté et sur plus de 50 km il a été impossible de créer un terrain de secours.

Au confluent de la Betsiboka, le paysage change : une plaine s 'étale, marécageuse, couverte de forêts, d'étangs et d'espaces herbeux ; de loin en loin, des cases indigènes. Enfin, délaissant le pays des rizières et des champs de cannes, l'avion arrive au-dessus du delta de la Betsiboka. Un crochet vers le nord et voici Majunga. Le climat est celui de Dakar ; à Tananarive, c'était celui de Toulouse.

En direction de l'ouest, la ligne Tananarive-Belo-Morondava (400 km, 12 terrains), ne suit pas la route directe afin d'éviter le plus possible le « Désert Malgache », contrée inhospitalière, défavorable à l'établissement des terrains.

**Majunga. — Vue générale et le terrain d'aviation.**

Une série de beaux plateaux herbeux, puis, au pied d'un pic, c'est Arivonimamo, terminus du raid du commandant Dagnaux (1927). Vient une région plus accidentée et nous arrivons au-dessus du lac Itasy, centre d'un pays volcanique aux riches cultures de café, tabac, maïs, riz... qui n'est pas sans analogie avec notre chaîne des Puys. Plus loin, le « Désert Malgache »

dont la seule ressource est l'élevage des bœufs, s'étend au-dessous de nous. Une barrière montagneuse nord-sud, le Bongo-Lava, limite ce plateau vers l'ouest. L'autre versant tombe à pic, sur une immense vallée, profonde et large. C'est dans ce « fossé » qu'ont été découverts les premiers suintements d'huile de naphte et les recherches préparatoires sont menées activement. Voici maintenant le cours inférieur de la Tsiribihina aux alluvions couvertes de cultures de pois du Cap, tabac, maïs, riz... De Belo à Morondava, en bordure de la mer, l'appareil survole une forêt dense où l'on exploite des bois précieux ou odoriférants et d'où émergent des groupes de baobabs. Morondava, centre forestier et agricole, est une des villes les plus riches de la côte ouest. Elle est à 2 h. 30 de Tananarive. Autrefois, le voyage durait, suivant la saison, de 6 à 20 jours.

**La région volcanique autour du lac Itasy.**

La ligne Majunga-Diégo-Suarez (500 km, 12 terrains), suit la côte nord-ouest, la plus découpée, la plus pittoresque et aussi la plus riche de l'île.

Dès le départ, nous dominons un plateau calcaire couvert de hautes herbes. On croirait voir d'immenses champs de céréales. Mais le paysage change et voici la vaste vallée de la Mahajamba aux cultures de cannes et de riz, puis la baie du même nom bordée de palétuviers. Sur la rive nord, une forêt dense

inhabitée. Au plateau qui dure depuis Majunga succèdent de petites collines couvertes d'une végétation serrée : vision magnifique et inhospitalière. Soudain, au débouché d'un col, s'étend une vaste plaine aussi belle que riche. Paysage lumineux : au large, l'île de Nossi-Bé, habillée d'une splendide forêt verte et de plantureuses cultures, ceinte par la mer bleue, si limpide que l'on distingue les nuances du tapis de coraux. La côte, plus au nord, plate, rectiligne, est encombrée de palétuviers. Nous touchons au but. Derrière la montagne d'Ambre, voici la baie de Diégo-Suarez, immense rade où toutes les flottes du monde pourraient aisément trouver place.

**Diego-Suarez. La rade et la ville.**

Le relief et les conditions météorologiques rendent, nous l'avons vu, difficile, parfois même impossible, le voyage Tananarive-Tamatave (250 km, 7 terrains).

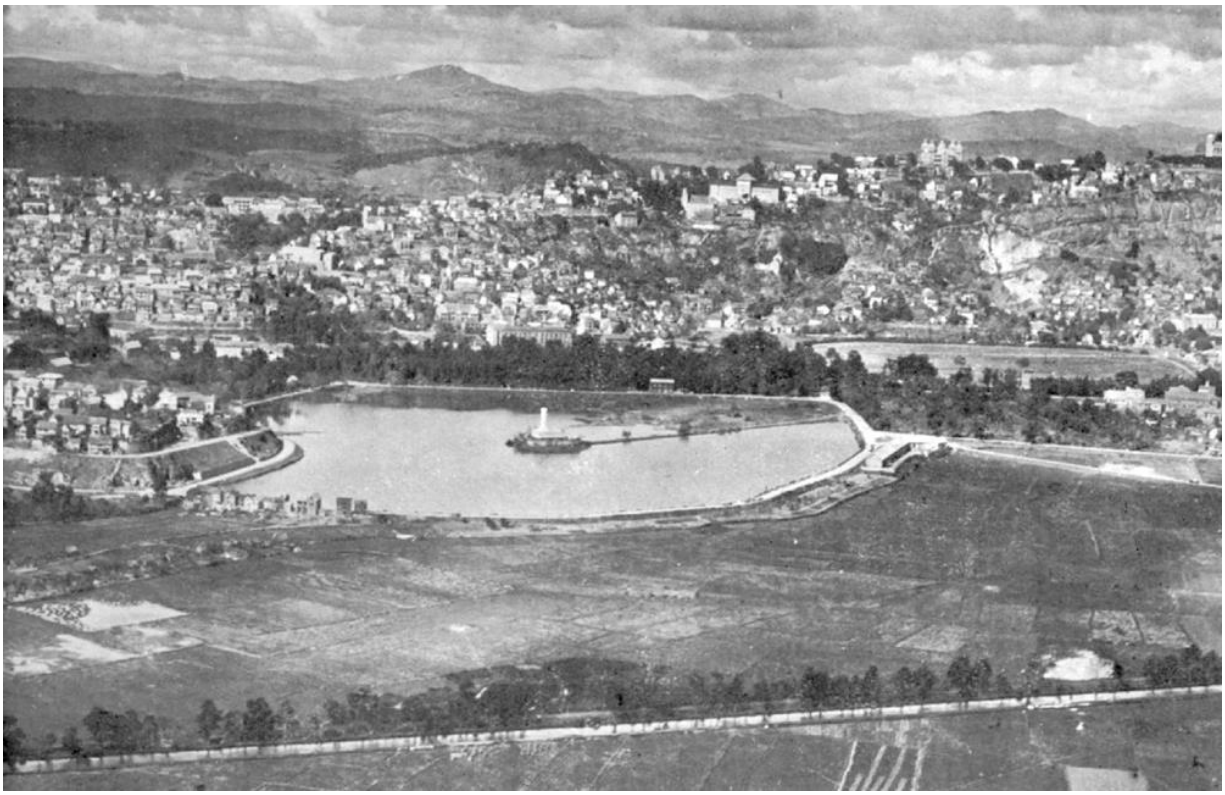
Tour à tour c’est le maquis, la grande forêt inhospitalière, déserte, impénétrable, inconnue, qui recouvre un dédale de vallées profondes et sinueuses aux flancs desquelles le chemin

de fer a eu tant de peine à s'accrocher. Les plaines couvertes d'eucalyptus et de cultures succèdent aux collines dénudées par les incendies que les indigènes allumaient autrefois pour détruire -la forêt. À mi-chemin le plateau se termine par un à pic de 1.000 m. que la route et la voie ferrée franchissent au moyen d'ouvrages d'art hardis. Maintenant nous atteignons la mer. La plaine, bordée d'une longue guirlande de lagunes, abrite de grandes et riches exploitations agricoles. Au flanc des coteaux, des mines de graphite. Puis apparaît le port principal de Madagascar, une des premières villes coloniales du monde, Tamatave où un terrain d'aviation n'a pu être installé qu'au prix de grands travaux d'asséchement.

**Tamatave. — Vue générale**

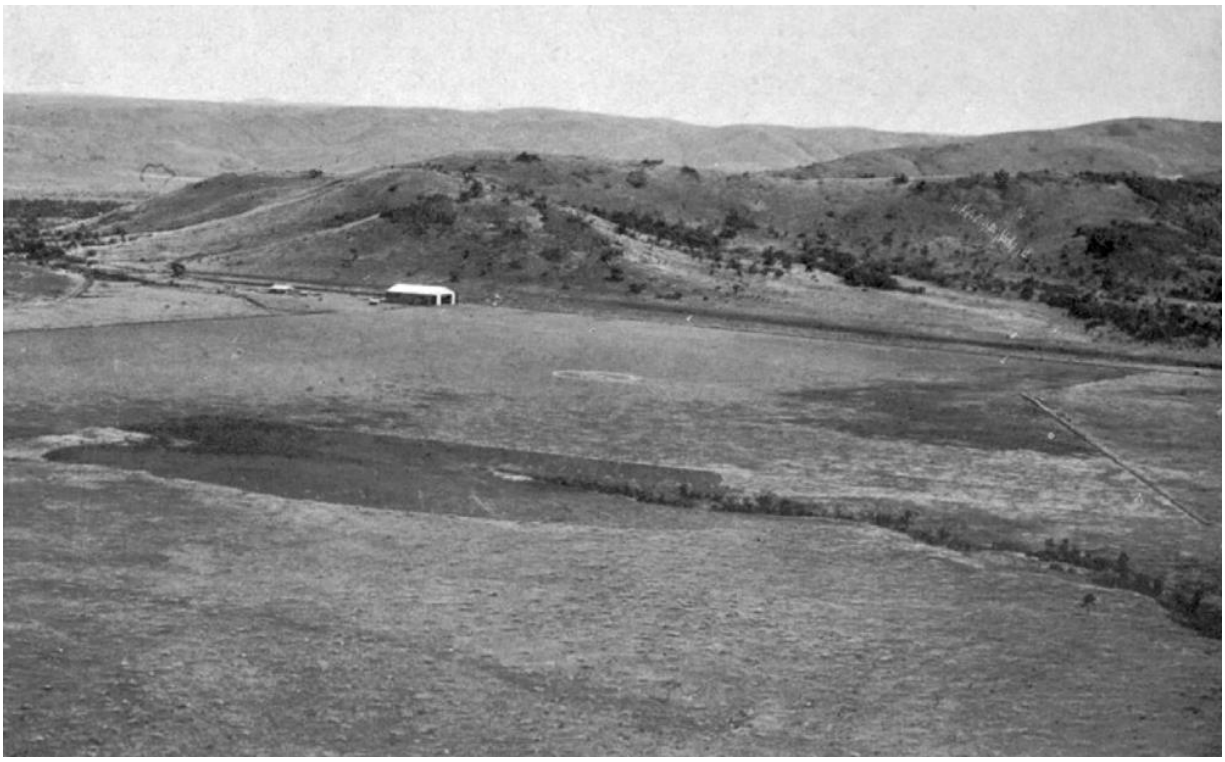
La ligne Tananarive-Ihosy (450 km, 15 terrains) se dirige vers le Sud, passant d'abord par Tananarive. Les belles avenues et les nombreux jardins de la capitale sont dominés par la vieille ville qui se reflète dans les eaux vertes du lac Anosy. Au sud, le lac Mandroseza sur lequel le lieutenant de vaisseau Bernard posa son hydravion en 1926. Après la traversée d'une région accidentée, le sol s'abaisse et voici Antsirabé, terminus du chemin de fer, la grande ville d'eau de Madagascar. Cette ville élégante, presque inexistante il y a 30 ans, est le séjour préféré de tous les coloniaux et sa renommée a conquis l'Afrique Australe. Aux alentours, de nombreux volcans éteints aux

cratères souvent transformés en lacs. Sur l'un d'eux, que les caïmans n'ont pas colonisé, se disputent de nombreuses compétitions nautiques.



**Tananarive. — Vue générale**

Reprenant la route du Sud, l'avion survole un pays bouleversé, aux vallées abruptes, tortueuses, découpées dans de hautes montagnes, juste égayé par « l'oasis » d'Ambositra, centre du travail du bois et de la marqueterie. Plus loin, se dessine le cirque de Fianarantsoa, capitale du Sud, dont la situation rappelle de façon frappante celle de Tananarive : la vieille ville construite sur un rocher dominant de 200 m., la ville nouvelle et son petit lac Anosy. Cette identité de situation trompa Maryse Hilsz. Déviée au cours de la traversée du canal de Mozambique, l'aviatrice arriva au-dessus de Fianarantsoa et chercha vainement l'emplacement du terrain d Ivato. Les environs de Fianarantsoa sont boisés. Mais ensuite, c'est une contrée aride, suivie d'une vaste plaine herbeuse, hérissée de termitières. Une vallée encaissée et voici la jolie petite ville d'lhosy et son magnifique terrain d'escale.

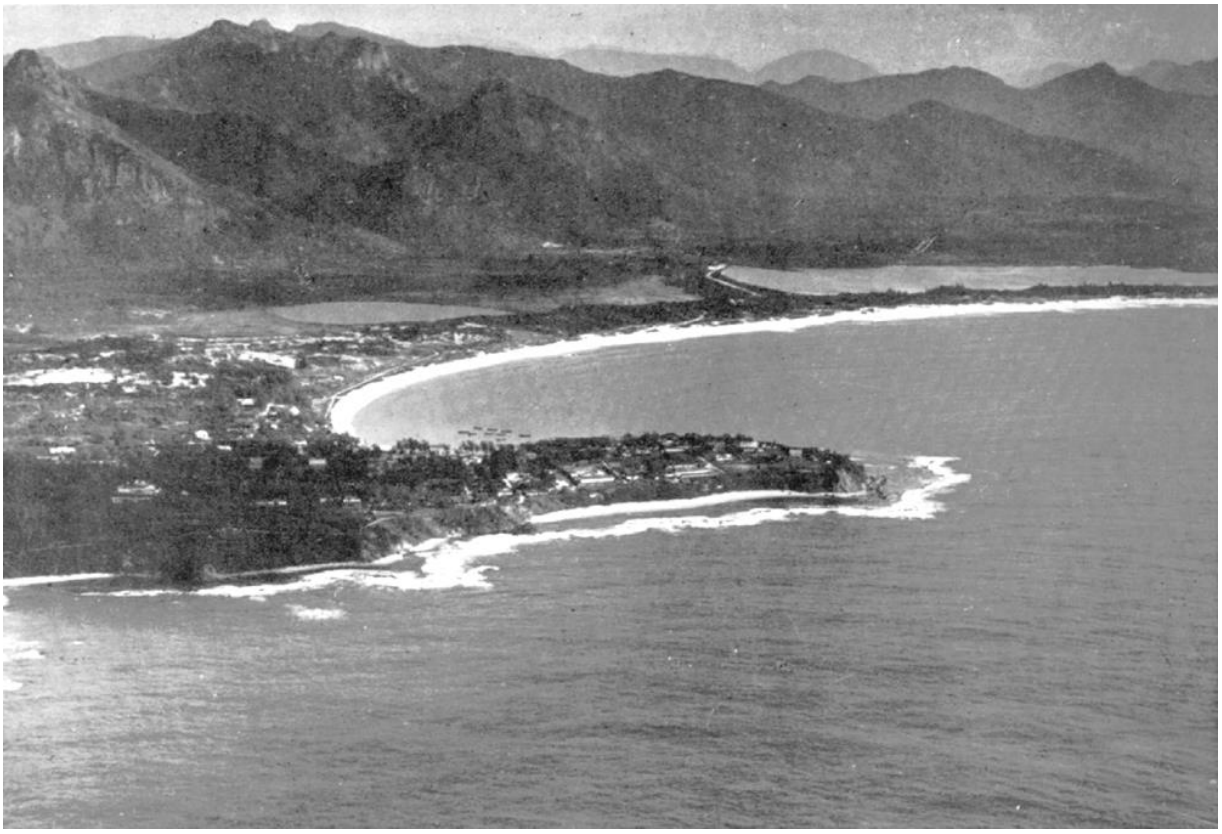


**Terrain d'Ihosy.**

Ligne Tuléar-Fort Dauphin (300 km, 9 terrains). Sur une largeur d'une centaine de kilomètres, de Tuléar à Béhara, s'étend, le long de la côte, une vaste région calcaire, plate, sans eau, couverte d'une brousse épineuse souvent impénétrable. On y a découvert, vers Bétioky, de très riches gisements de charbon dont l'exploitation est commencée. L'aviation a participé avec succès au lever de l'itinéraire du chemin de fer charbonnier et au choix du port d'embarquement (Nakao).

Poursuivons notre voyage. À nos pieds, le mystérieux lac salé Tsimanampetsotsa étend ses eaux aux coloris féeriques. Vers le sud-est, la végétation reste peu accueillante ; point d'habitants, aucun repère ; un seul guide, le compas. À partir de Tsihombe s'étend le « pays des épines », plus peuplé, mais revêtu d'une brousse inextricable qui a rendu longue et difficile la pacification de cette région aux vallées fertiles et riches. Nous franchissons une chaîne montagneuse et, avant d'arriver à Fort-Dauphin, voici la grande forêt de l'Est : spectacle grandiose, si reposant après la vision aride de plateaux monotones.

**Le mont Fandana, au nord-est d'Ihosy.**



**Fort Dauphin. — Vue générale.**

A Madagascar, peut-être plus qu'ailleurs, l'aviation a frappé les esprits et contribué au renom de la France.

Dans ce pays entièrement dépourvu de voies de communication naturelles, les ailes ont suscité un très vif enthousiasme et sont appelées à un immense développement ; sans la crise économique, un grand nombre de colons, voire même de jeunes malgaches, utiliseraient déjà l'avion couramment.

Il n'est sans doute pas sans intérêt, pour terminer, d'insister sur les impressions des indigènes. Voici le récit d'un chef de district du Sud :

*« Depuis le lever du soleil, beaucoup d'hommes et de femmes attendent, incrédules.*

*« La fin du jour approche. Soudain un bruit de tonnerre dans le lointain provoque des exclamations. Un moment d'attente se passe encore et un immense oiseau apparaît, les ailes étendues. Tout le monde crie. « L'Oiseau Sauterelle » se pose à terre. « Les Vazaha sont des dieux, entend-on murmurer ; il ne leur manque que l'invention du sang pour donner la vie »... — « C'est folie de se battre avec les Vazaha, dit un Mahafalyils ajoutent à leurs fusils des « fers volants ». Avec eux, rien n'est impossible. »*

*« Voyez, dit un autre, la grande distance qui nous sépare de Tananarive ; autrefois, il fallait un mois pour arriver à pied ; aujourd'hui, les autos mettent de 4 à 5 jours ; une seule journée suffit aux avions. »*

*« Nous ne pourrons plus voler de bœufs dans les champs, les blancs nous voient d'en haut. »*

C'est la conclusion d'un esprit pratique.

*Jean HUMBERT*

---

***Cette page est une annexe aux pages :***

***Jean ASSOLLANT, pilote de l'Oiseau Canari***

***Images de Madagascar et de son aviation dans les années 1930***

***faisant partie du :***

***Site personnel de François-Xavier Bibert***