

# L'ESCALE AÉRONAUTIQUE présente

## 100 ans d'aviation militaire à Ouakam et Yoff

Réalisé en septembre 2020

à l'occasion du transfert de l'Escale aéronautique des EFS de Yoff vers AIBD

Réalisation : lieutenant-colonel Olivès, caporal-chef Gomez et toute l'équipe de l'EA 12.166, avec l'appui du capitaine Poirot (Officier communication), et avec l'aimable concours de M. Xavier Ricou, M. Gilles Spano ([www.ba160.free.fr](http://www.ba160.free.fr)), du colonel (2S) Henri Guyot ([www.traditions-air.com](http://www.traditions-air.com)) et du site [www.anciens-cols-bleus.fr](http://www.anciens-cols-bleus.fr)

### 1984

arrivée du C160



### 2011

fermeture BA 160, création de l'EA



### 2020

transfert AIBD



### 1974

installation à Senghor militaire



### 1970

création de l'ETOM 55



### 1966

les N2501 remplacent les Dakota



### 1942

création de la BAN Ouakam



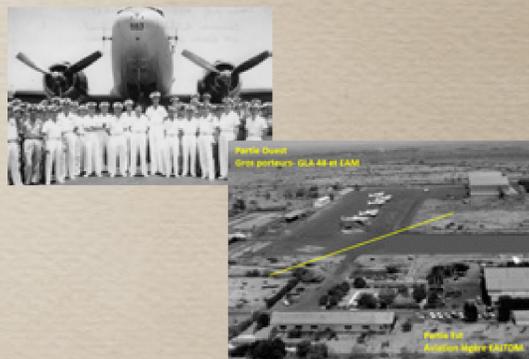
### 1943

Début de construction aéroport Yoff



### 1958

Installation des Dakota à Yoff



### 1934

création de la BA 160



### 1920

camp d'aviation à Ouakam



### 1911

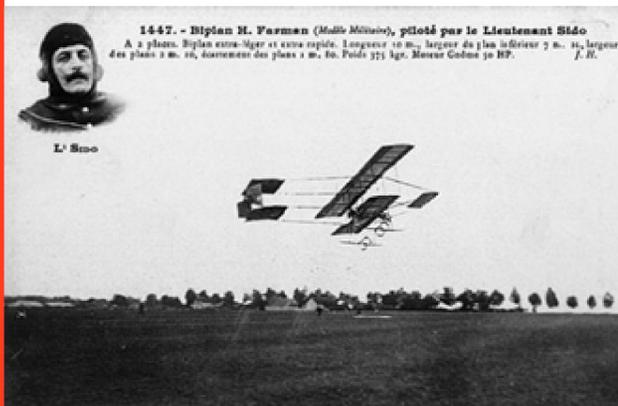
premiers vols



# LES PIONNIERS

En mars 1911, le capitaine Sido effectue les premiers survols du Sénégal sur biplan Farman à partir du terrain de M'Bambey.

Durant le 1<sup>er</sup> semestre 1912, le lieutenant Féquant multiplie les survols entre Bambey, Louga, Thiès, Saint-Louis et Dakar sur monoplan Nieuport.



1447. - Biplan H. Farman (Modèle Militaire), piloté par le Lieutenant Sido  
A 2 places. Biplan extra-léger et extra-rapide. Longueur 10 m., largeur du plan inférieur 7 m., 12, largeur des plans 8 m., 10, écartement des plans 1 m. 50. Poids 375 kgr. Moteur Gnome 50 HP.



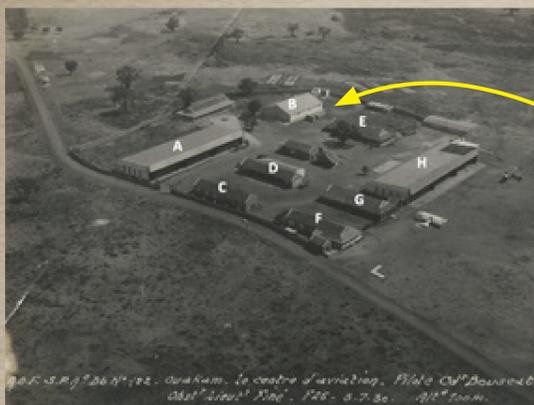
197 Afrique Occidentale (Sénégal)  
LOUGA - Le premier aéroplane sur le sable du Sénégal  
piloté par le Lieut. Féquant (1912.)



346 - SAINT-LOUIS (Sénégal) - Un jour de kermesse au Stand de la Société de tir  
L'aéroplane est rentré dans son hangar. Le Lieutenant Féquant, après son vol  
sur Saint-Louis, reçoit les félicitations  
Justin Dumas - Maire  
George Dupont - Conseiller Municipal

Collection X. Ricou

En 1920, un terrain d'aviation est créé à Ouakam. Les installations sont encore visibles aujourd'hui, notamment la fameuse « ancienne piste ».



Vue aérienne 1930



Vue aérienne 2020

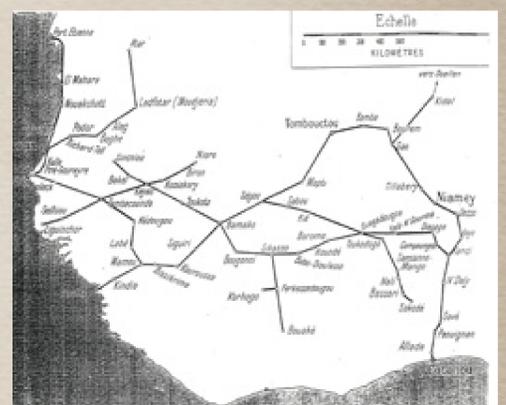
Entre 1920 et 1924, sous les ordres du CNE Odic, puis du CDT Tulasne, 14 000 km de lignes aériennes jusqu'à Niamey et Cotonou seront mis en service, ainsi que 300 terrains de secours, notamment à Kaolack, Kayes, Tambacounda, Toukoto, Ségou, Mopti, Tombouctou et Bamako.



Potez 25 de l'escadrille AOF 1  
en vol au-dessus de Bamako



Insigne de  
l'escadrille AOF 1



Routes aériennes reconnues et équipées par le Service Aéronautique d'AOF - 1926.  
(Bulletin de la Navigation aérienne, juin 1936)

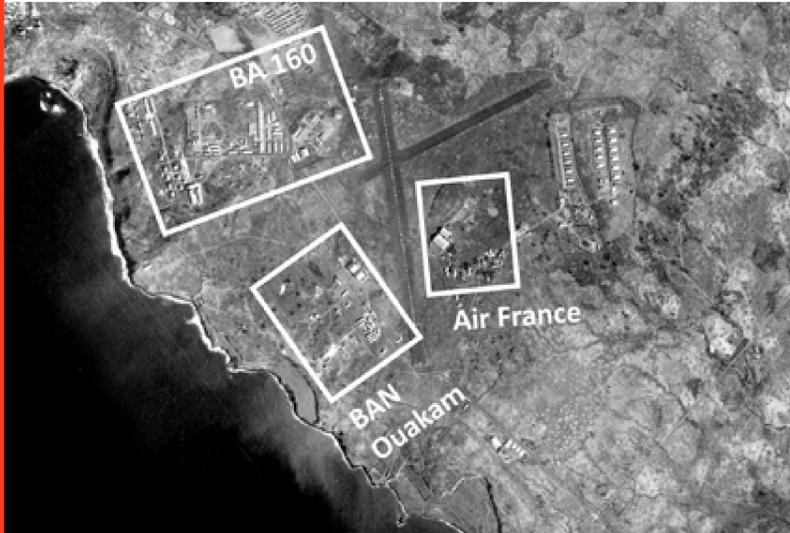


Dans le même temps, d'autres pionniers s'emploient à relier la France à Dakar. Ils ouvrent les premières lignes « Latécoère », qui deviendront l'aéropostale par la suite :

- 1918 : ligne Toulouse Barcelone
- 1919 : Pierre Georges Latécoère et Henri Lemaître prolongent la ligne jusqu'à Casablanca
- 1925 : ouverture de la ligne jusqu'à Dakar après le raid des Capitaines Lemaître et Arrachard
- les 10 et 11 octobre 1927, les pilotes Jean Mermoz et Elisée Négrin effectuent la première liaison directe et sans escale entre Toulouse et Saint-Louis-du-Sénégal sur un Latécoère 26 (4470 km en 23 h 30).

# La BA 160

En 1934, la BA 160 est créée à Ouakam, et deux pistes en dur sont construites. En 1942 la BAN de Ouakam viendra s'adosser à la BA 160



Terrain d'aviation de Ouakam en 1942

La BA 160 abritera de nombreuses unités aériennes :

- 1939 : 6<sup>e</sup> escadrille de chasse – SPA 153, sur Dewoitine 501/502
- 1940 : GC I/4 puis GC II/5 sur Curtiss H75
- 1945 : GLA (Groupe de liaisons aériennes n°48 sur Léo 45, Junker 52 et Glenn 167)



Insigne de la SPA 153, qui constitue la 2<sup>e</sup> escadrille du GC 1/4

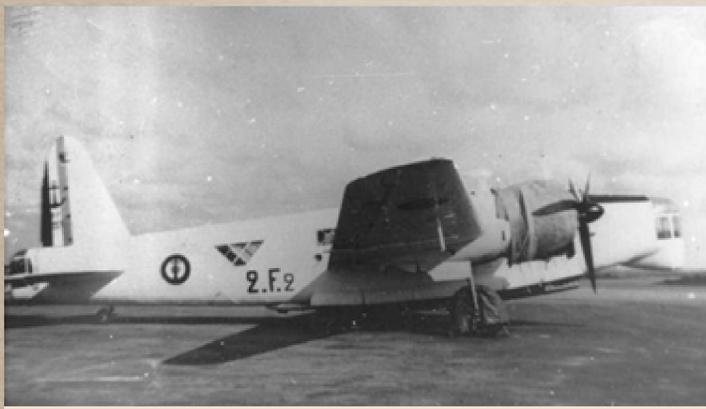


Dewoitine 500



Curtiss H75 du SPA 153

A partir de 1943, la BAN Ouakam accueille la Flottille 2F sur Glenn 167 et Wellington



Wellington de la BAN (2F). Photo M. Giraud



LV Ponchardier

## GLA 48

En 1957, le GLA 48 compte deux escadrilles :

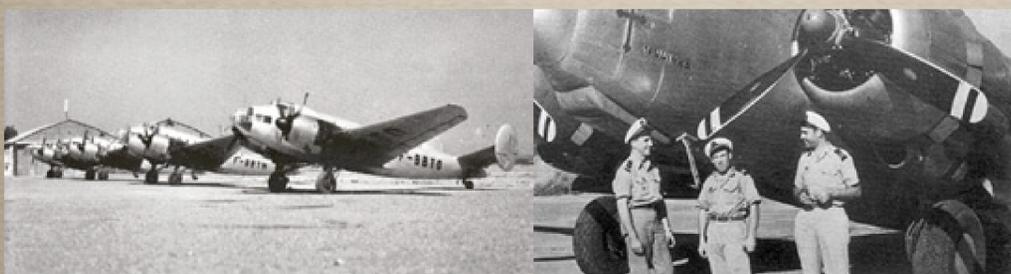
1<sup>re</sup> escadrille équipée de LeO 453 et Ju 52/AAC 1

2<sup>e</sup> escadrille équipée de « Flamand » Dassault MD 312 et 315

et de « Broussard » MH



Insigne du GLA 48



Flamand du GLA 48 à Ouakam



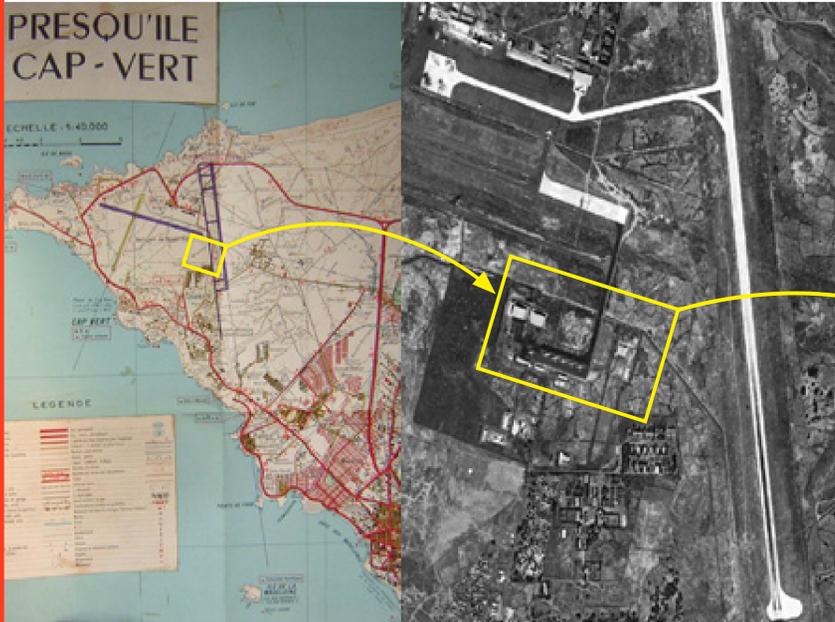
LeO 45



Junker 52 Toucan

# 1958 Implantation à Yoff

Fin 1957, avec l'arrivée des DC 3 Dakota, le GLA 48 et l'Escale aérienne sont transférés à Yoff car les pistes de Ouakam, trop courtes, ne sont pas « Dakotables ».



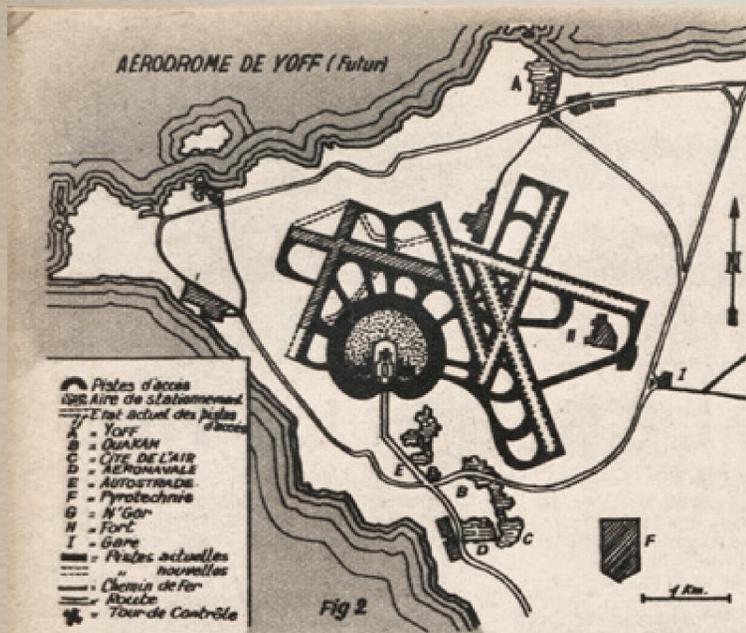
Carte et vues aériennes 1958

Dakota Yoff militaire 1958

## Aéroport de Yoff

En 1943 : début de construction d'un aéroport majeur à Yoff.

Les pistes de Ouakam, qui accueillent le trafic civil et militaire sont saturées.



1947 Vue aérienne des installations de l'aérodrome de Yoff (Dakar). (Collection X. RICOU)

## L'aéroport de DAKAR-YOFF

L'AERODROME de Yoff est situé à l'extrême-pointe de la presqu'île du cap Vert, à 17 km. de Dakar. De la capitale de l'A.-O.F., il est donc plus éloigné de 3 km. que ne l'est celui d'Ouakam qui, avec ses deux pistes en dur, s'avérait depuis longtemps insuffisant. Conçu suivant une ampleur exceptionnelle, on a donc commencé à construire le terrain de Yoff en 1943. On avait bien choisi l'emplacement, en 1941. Mais, à cette époque, des circonstances particulières n'avaient pas permis de commencer les travaux. Ceux-ci furent entrepris deux ans plus tard et la première tranche fut achevée en juin 1944, date à laquelle le terrain fut utilisé, pour la première fois, d'une façon normale et régulière.

Voyons donc comment se présentait le terrain de Yoff en 1944. Il n'a guère changé depuis, d'ailleurs, quoique les travaux d'extension et d'aménagements continuent. Ainsi que l'on peut s'en rendre compte en jetant un coup d'œil sur la figure 1, les aviateurs disposent de nos jours, comme en 1944, de deux pistes :

- L'une, orientée ouest, ouest-nord ; est, est-sud, mesurant 2.200 mètres de long (2.000 en 1944) sur 80 de large (70 en 1944) ;
- L'autre, orientée nord, nord-est ; sud, sud-ouest, mesurant 1.500 mètres de long sur 70 de large (sur les trois quarts de la longueur) et 60 mètres (sur le quart restant).

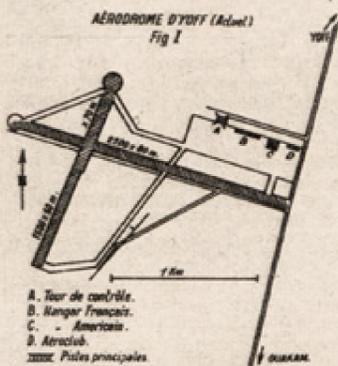
De chaque côté de ces pistes, il existe deux bandes de sécurité de 65 mètres de largeur chacune, encadrant la piste, à pente transversale inférieure à 1 % et disposées de façon à écouler sur les bas-côtés l'eau de pluie qu'elles pourraient recevoir.

Avec une plate-forme de stationnement de 13 hectares et des bandes de roulement reliant celle-ci aux extrémités des pistes

- Sur cette plate-forme, se trouvent :
- La tour de contrôle et le poste de radiogoniométrie ;
  - Les bâtiments de l'aéroclub et de l'aérogare réalisés par les soldats du génie américain ;
  - Les deux hangars, l'un construit par les Américains, l'autre construit par les Français. Les Américains ont également réalisé le balisage du terrain, quoique les câbles souterrains aient été exécutés par les Français, et différentes constructions de type standard (ateliers, magasins, bureaux, etc.), ainsi que le camp des travailleurs, duquel n'ont pas été exclus le dispensaire et... un poste de police

**EXTENSIONS ET AMÉNAGEMENTS**  
Les premiers aménagements entrepris en 1945 sont loin d'être achevés. Il était prévu, en effet, de porter la piste N.N.-E.S.S.-O. jusqu'à 2.000 mètres de longueur. Mais ces travaux nécessitent la construction, sur 200 mètres de long, d'un remblai de 250.000 m<sup>3</sup>, irréalisable actuellement par suite du manque de moyens techniques. On s'est donc décidé à faire subir à la route qui relie N'Gor à Ouakam une déviation de 1.000 mètres environ, ce qui revient au même et vient d'être effectué.

De même, pour l'allongement jusqu'à 2.700 mètres de la seconde piste O.O.-N.E.E.-S., il faudra également faire dévier la route Yoff-Ouakam (travaux en cours).



## Chasseur

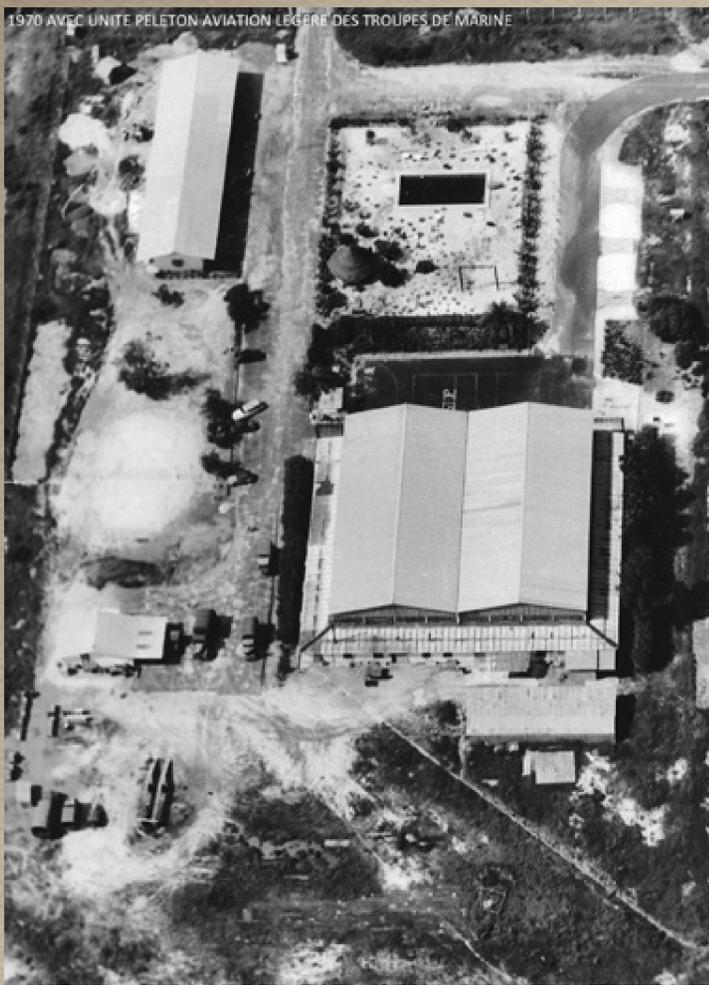


# 1958

## Base de Yoff

# 1963

## Du Dakota au Noratlas



Senghor militaire - 1958



1962, Yoff, collection Gilles Spano



1961 : Prise de commandement du CDT Rondeau

### Lignes régulières sur C 47 Dakota du GLA 48 à Dakar-Yoff en 1961

**3305** : Dakar Yoff - Nouakchott - Akjoujt - Atar - Port Étienne - Atar - Yoff

**3320** : Yoff - Bobo Dioulasso - Bouaké - Niamey - Agadès - Zinder / et retour

**3329** : Yoff - St Louis - Nouakchott - Boutilimit - Tidjikja - Tamchakett - Aioun el Atrouss - Timbédra - Nema / et retour via Aleg

**3330** : Yoff - St Louis - Nouakchott - Boutilimit - Aleg - Tidjikja - Aioun el Atrouss - Timbédra - Nema / et retour via Moudjéria

**1963** : Une partie des C47 quitte Yoff pour Thiès, l'autre est transférée aux forces aériennes sénégalaises nouvellement créées.

Yoff abritera alors jusqu'en 1965 les avions du Groupe Aérien Militaire Outre-Mer (GAMOM) 81 qui succède au GLA 48, équipé de :

- 9 MD 315 Flaman
- 7 MH 1521 Broussard
- 3 hélicoptères Bell 4762.D.



Dakota des forces armées sénégalaises



Du 1<sup>er</sup> janvier 1966 au 1<sup>er</sup> avril 1970, le site de Yoff n'accueille pas d'unités aériennes françaises proprement dites, mais conserve son escale aérienne militaire et un groupement de transport :

- 1 C 47 VAP pour les déplacements de l'Amiral commandant les Forces françaises.
- 1 détachement N 2501 « Noratlas »

1966  
1980

# Base de Yoff du Noratlas à l'avènement du site de Senghor militaire



Yoff en 1966, source [ba160.free.fr](http://ba160.free.fr), collection Georges Collange

Entre 1966 et 1970, 44 N2501 Noratlas se relaient sur le site de Yoff. Ils assurent les lignes régulières ouest africaines et participent également à des missions de recherche et sauvetage.



1970, Noratlas à Yoff militaire

## 1970 : CRÉATION DE L'ETOM 55

A sa création, l'ETOM est une escadrille qui dispose de six N2501 prêtés par les escadres de métropole. Elle met également en œuvre deux Alouette 2. Il faudra attendre le mois de juillet 1974 pour que l'ETOM reçoive, à son nom propre, ses premiers Noratlas codés 55-KA, 55-KB, et 55-KC.



1975: Noratlas N°55-KA et KB de l'ETOM en mission au dessus du Sénégal



Alouette II devant le HM 14 de Senghor militaire

Le 1<sup>er</sup> octobre 1974, suite aux nouveaux accords de défense franco-sénégalais, la base devient détachement air (DA) 160. A Yoff, les locaux situés le plus à l'ouest sont alors transférés aux forces aériennes sénégalaises, et les forces aériennes françaises s'installent dans la partie est de la base de Yoff.

Elles occupent les installations précédemment affectées à l'EAL-TOM.

Cette implantation, connue sous l'appellation « Senghor Militaire », n'évoluera plus jusqu'à aujourd'hui.



Forces armées sénégalaises



Forces armées françaises

# 1980 2011

## Du Transall à la dissolution de la BA160

Les deux premiers N2501 quittent Yoff en 1983. Le C160 Transall est mis en place le 28 juin 1984 alors que le dernier Noratlas du site fait ses adieux au Sénégal quelques jours plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 1984. Il laisse la place au fameux Transall, qui sera présent à « Senghor militaire » jusqu'en 2011.



A partir de 1984, l'ETOM 55 sera équipé du C160P, « postal ». Les deux exemplaires existants (F16 et F49), anciennement utilisés par Air France pour la Postale de nuit, se succéderont sur le parking de Senghor militaire.



En 1988, l'escadron reçoit le Transall F16 revêtu d'un camouflage expérimental sable et chocolat. Mais l'expérience reste sans suite, il sera le seul C160 à porter cette livrée.



Le 15 juillet 1984, le Puma SA330 est remplacé par une Alouette III.

En 1998, le Fennec remplace l'Alouette II

## 2011 : l'Escale aéronautique des EFS

Depuis 2011, année de la dissolution de la BA 160 et de l'ETOM 55, l'escale aéronautique (EA) de « Senghor militaire » assure la mise en œuvre du point d'appui aérien des EFS.

**L'EA accueille tous types d'aéronefs en transit ou déployés.**



Un détachement de l'aéronavale (ATL2 puis F50) et un détachement espagnol «MAREFIL» y stationnent à titre permanent.

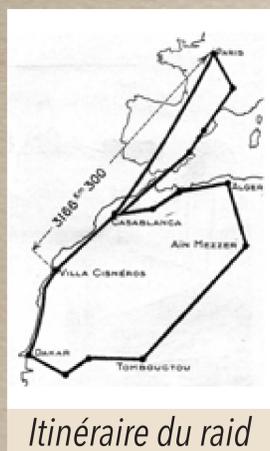


# Le CDT LEMAITRE, pionnier de la ligne aéropostale vers Dakar



En 1919, alors qu'il fait partie de l'escadrille F110 des grands raids, le Cne Lemaître veut rallier Dakar. Le 18 juin, il décolle de Villacoublay, direction Dakar, avec son mécanicien Guignard. Jusqu'à Agadir, tout se passe bien, quand -le moteur perd de la puissance. Guignard rampe sur l'aile jusqu'au moteur : une électrode de bougie a sauté ! Mais ils continuent sur les onze autres cylindres jusqu'à Port-Étienne, où ils se poseront dans le sable mou. Ils ont volé près de onze heures, parcouru 4 200 kilomètres et franchi le Sahara sur 1 700 kilomètres.

En 1925, il est pilote d'essai chez Bréguet. Sa volonté à rallier Dakar est intacte. Il met sur pied, avec le CNE Ludovic Arrachart, un raid aller retour Paris - Dakar, en vol direct cette fois-ci. L'avion est un Bréguet 19.



Itinéraire du raid

## 3 février 1925, départ d'Étampes

Extrait du récit du Cdt Lemaître : « Le sol était terriblement mou. Notre avion était fort lourd.

- Nous devrions le peser ! avais-je dit à M. Vuilherme, ingénieur en chef de la maison Bréguet.
- Vaut mieux pas ! m'avait-il répliqué, car je serais sans doute obligé de m'opposer au départ. »



Départ d'Étampes

Premier record du monde de distance en un seul vol :  
3 166, 300 km les 3 et 4 février 1925, en 24h 30, sur l'étape Étampes - Villa Cisneros homologué le 10 avril 1925

## 5 février 1925, arrivée à Dakar

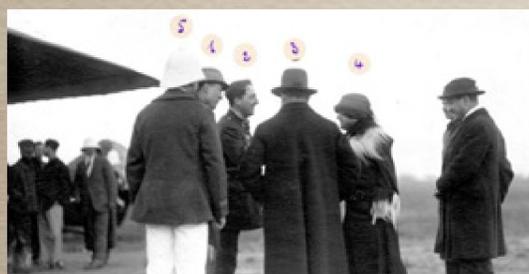
Extrait du récit du Cdt Lemaître :

« Pour aborder Dakar, nous allâmes virer un peu au large. Le soleil allait s'enfoncer dans le flot. Il jetait sur le paysage de splendides lueurs pourpres. »

Moins de deux heures après leur arrivée, les pilotes recevront un télégramme de félicitations de M. le Président de la République, puis du ministre de la Guerre, des présidents des grandes commissions de la Chambre, ou encore du Général Soriane commandant l'aviation espagnole.



Arrivée à Dakar le 5 février 1925  
au terrain d'aviation d'Orléans-Dakar.  
des Capitaines Arrachart et Lemaître  
sur Bréguet 19 A2 (ancien Bréguet  
4900)  
Raid Paris-Dakar, sans escale



Photos : Collection Jean Paul Bonora



« Ces multiples marques d'intérêt nous émurent profondément »,  
écrivit H. Lemaître.

Le 7 février, ils redécollent de Dakar pour poursuivre leur raid vers Tombouctou puis Alger. Une tempête de sable les forcera à atterrir en plein désert au nord de Tombouctou. Ils marcheront deux jours dans les dunes avant d'être recueillis par des bédouins qui les conduiront à El Goléa après 5 jours à dos de chameau.

« La nuit tombe et l'essence baisse. L'angoisse d'une fin d'étape. Brutal atterrissage en plein bled. Cinq kilos de dattes, trente litres d'eau. A pied, en route vers le nord ».