

mai-juin-juillet-août 1939

L'AVIATION CIVILE AUX COLONIES



Les aviateurs Lefèvre et Assollant, créateurs de la ligne France-Madagascar, devant un trimoteur " Bloch " du service postal.

L'AVIATION civile aux Colonies ne s'inscrit dans l'histoire qu'après 1919. Antérieurement, on n'a compté aux Colonies que quelques exhibitions d'avions. Dès cette époque, un besoin d'expansion se manifeste. Le cadre restreint de la Métropole ou de l'Europe ne suffit pas à l'Aviation française; elle cherche un champ plus vaste et, tout naturellement, elle s'oriente vers les Colonies, soit qu'elle s'y installe sous forme d'entreprises locales encore modestes, soit que, par des raids ou des voyages d'études, elle crée les premiers éléments de ces liaisons impériales.

La première entreprise de liaison intérieure fut montée à la Guyane. Cette intéressante initiative fut malheureusement sans lendemain.

Sous un autre aspect, la Compagnie Aérienne Française en Indochine, au moyen de la photographie aérienne, effectua des travaux de cartographie et de levés cadastraux.

En suivant l'ordre chronologique, nous allons constater les progrès réalisés dans la succession des audacieuses tentatives couronnées de succès, en vue de relier la Métropole à ses possessions d'outre-mer. Les équipages civils et militaires rivalisèrent d'ardeur :

En 1919, Lemaître vole de Paris à Port-Etienne,

En 1921, Arrachart, d'Etampes à Dakar.

En 1925, la Mission de Goys va de Paris à Niamey et la Mission Tulasne explore le Niger.

En 1927, sous la direction du colonel Vuillemin, les itinéraires du Sahara sont reconnus et jalonnés par des repaires au sol.

C'est à ce moment que les buts de certains voyages se précisent. Il s'agit vraiment de voyages d'études de lignes qui, peu à peu, sont suivis d'ouvertures de lignes régulières.

Le cas typique est le voyage France-Madagascar de novembre 1926 à février 1927, effectué par le commandant Dagnaux, aujourd'hui directeur de la Régie Air-Afrique,

En 1929, Goulette et Marchesseau effectuent la première liaison postale France-Madagascar en dix jours, tandis que Bailly et Réginensi, qui les suivent, gagnent deux jours sur ce trajet.

En 1931, Moench et Burtin réalisent Istres-Tananarive en six jours et demi, tandis que Goulette et Salel, qui passent par Djibouti, relient Istres à Tananarive en quatre jours et demi.

En 1932, d'Estailleur-Chantereine effectue la première traversée est-ouest de l'Afrique, de Djibouti à Dakar.

En 1935, Génin et Robert battent le record Paris-Tananarive en cinquante-huit heures.

En ce qui concerne l'Asie, tout l'effort devait se porter sur la route d'Indochine, effort continu, prélude de notre belle ligne d'Air-France qui va réaliser France-Hanoï en cinq jours.

En 1924, Pelletier d'Oisy effectue Paris-Hanoï en dix-huit jours.

En 1927, Challe effectue Paris-Saïgon en dix jours.

En 1929, Bailly et Réginensi relient Paris à Saïgon en neuf jours.

En 1930, Lalouette et Goulette, en cinq jours un quart ; Costes et Bellonte, en quatre jours et demi.

Enfin, en 1932, un équipage français (Dévé, de Verneilhet Munch) reliait pour la première fois la France à la Nouvelle-Calédonie.

Il n'est pas inutile de rappeler ici les noms des hardis pilotes et des bons Français qui ont droit à une page dans le Livre d'or de notre histoire coloniale.

Dans les territoires d'outre-mer, il faut bien remarquer qu'en majeure partie les premières manifestations de caractère civil reviennent à l'Aviation militaire. Elle prospecta et réalisa dans tous les domaines : reconnaissances de routes aériennes, établissements des infrastructures et superstructures, travaux de photographie aérienne, premiers essais de liaison intérieure, réglementation de la circulation aérienne, et tout cela malgré de grandes difficultés matérielles, le plus souvent.

Des séries de voyages précédant l'ouverture des lignes régulières furent effectuées par les formations militaires, pour des transports postaux et éventuellement de passagers.

En 1931, les escadrilles de Madagascar effectuaient des essais de services postaux de Tananarive à Tamatave, Majunga, Diégo-Suarez, Morondava, Tuléar et Fort-Dauphin,

En 1932, ce furent une dizaine de voyages entre Reggan et Gao.

Enfin, au cours de 1937, les hydravions militaires de l'Indochine ont fait des liaisons hebdomadaires entre Vientiane, Luang-Prabang et Ban-Houéi-Saï.

Les années passèrent et, petit à petit, l'aviation civile aux Colonies s'organisa. Elle continua l'œuvre commencée par l'aviation militaire,

Nous parlerons particulièrement de Madagascar, première colonie qui créa dans ses services officiels une branche aéronautique. Madagascar, notre 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.

La première liaison France-Madagascar et retour fut effectuée sur hydravion, du 12 octobre 1926 au 14 juin 1927, par Bernard et Bougault.

Par un voyage de plus d'un mois, voyage rendu particulièrement difficile à travers l'Afrique en raison d'une infrastructure sommaire, le commandant Dagnaux réalisait, en 1927, la liaison aérienne France-Madagascar.

Par la suite, ce furent toute une série de voyages sportifs : ceux de Bailly et Réginensi, Moench et Burtin, Goulette et Salel, Maryse Hilsz, Lefèvre et Demazières, Génin et Robert, et bien d'autres encore.

Parmi les noms des précurseurs de notre aviation malgache, il en est deux presque totalement ignorés : ceux de l'administrateur Raoult qui, avant 1914, 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.

Il ne faut pas oublier, non plus, l'œuvre accomplie par l'aviation militaire : pilotes, mécaniciens et soldats de l'armée de l'air ébauchèrent l'infrastructure en 1930.

Aujourd'hui, cette œuvre a été achevée par René Lefèvre, Assollant, Ringel et Lecœur, grâce au gouverneur général Cayla. Pilote lui-même, il aime et favorise tout ce qui touche l'aviation et son personnel. Si Madagascar est aujourd'hui l'une des plus belles de nos colonies aéronautiques, c'est grâce à sa haute influence, à sa volonté persévérante et à son esprit aéronautique. 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 relier notre colonie à la ligne des Impérial Airways à Broken Hill, en Rhodésie du Nord. Séduit par ce projet mûrement étudié et frappé de l'intérêt de cette entreprise, le ministère de l'Air dota Madagascar du matériel nécessaire. Grâce à cet appui, Lefèvre et Assollant, aidés des mécaniciens Vyé et Chollet, ouvrirent, en 1934, la ligne Tananarive Broken Hill, avec deux trimoteurs S.P.C.A. de 300 CV.

Pendant ce temps, le commandant Dagnaux créait la Régie Air-Afrique, qui reliait Alger à Brazzaville.

Ces deux lignes se soudèrent à Elisabethville en 1935. Cette liaison impériale était née.

Son développement ne cessa de progresser et, aujourd'hui, Tananarive est reliée chaque semaine à la France en six jours. 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.

Depuis le 15 novembre 1938, la liaison entre Alger et Brazzaville est bi-hebdomadaire et, dès la mise en service prochaine d'un nouveau matériel, la durée du parcours sera encore réduite.

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 Jean Assollant fut 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 assumait le transport postal sur le nord de l'île avec des avions Potez 25.

En 1936, René Lefèvre, qui dirigeait le service de l'Aéronautique civile, remit en exploitation les vieux trimoteurs S.P.C.A. de la ligne Tananarive-Broken Hill. Aidés du pilote Ringel, Lefèvre et Assollant effectuèrent pendant un an plus de 8 000 kilomètres par semaine.

En septembre 1937, à la suite de la complète réorganisation de la ligne France-Madagascar, la Régie Air-Afrique devant exploiter désormais le tronçon Tananarive-Elisabethville, la colonie de Madagascar, soulagée des frais très lourds correspondants, porta tout son effort sur les lignes intérieures.

Le 1er novembre 1937, les deux lignes Nord et Sud étaient officiellement ouvertes par deux 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 « Smoun » à moteur Renault 220 CV appareils très rapides et économiques permettant de desservir 26 escales aller et retour, ce qui représente, pendant trois jours de la semaine, 56 atterrissages sur plus de 6 000 kilomètres de parcours.

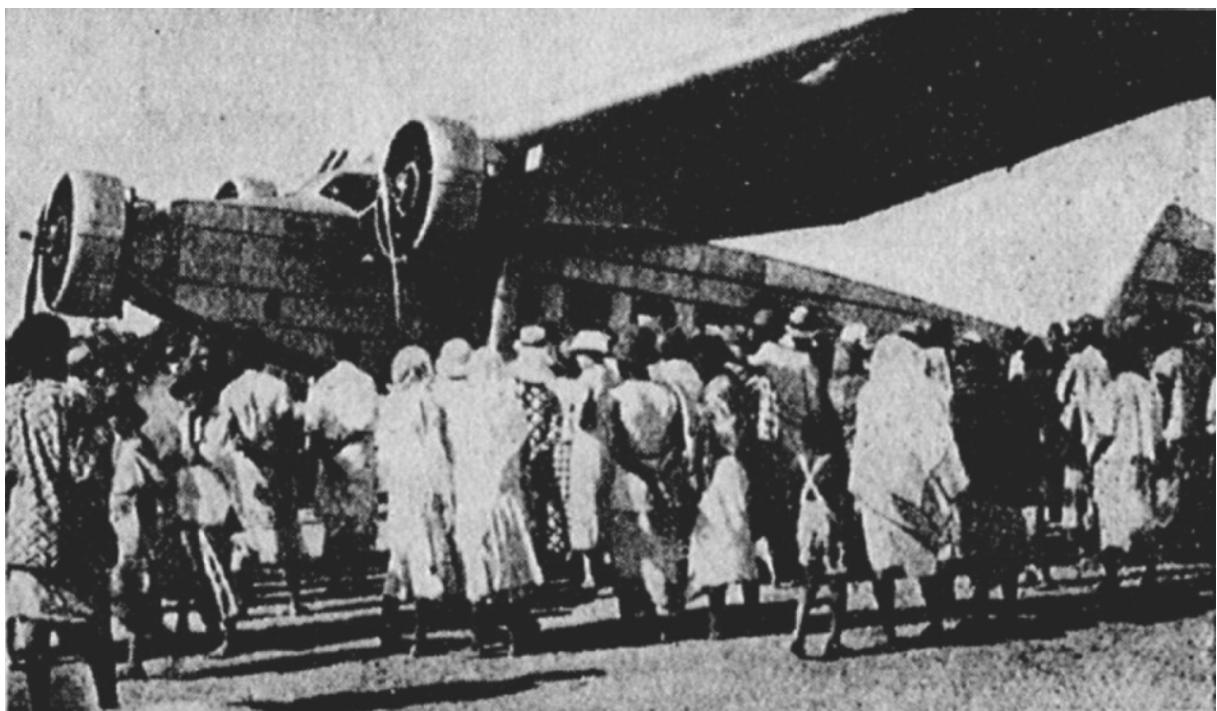
Dans le nord de l'île, les localités desservies sont les suivantes : Tananarive, Madirovalo, Majunga, Port-Bergé, Antschy, Analalava, Ambanja (Nossi-Bé), Ambilobé, Diégo-Suarez, Vohémar, Sambava et Maroantsetra.

Quant à la ligne Sud, elle passe par Tananarive, Arivonimamo, Tsiroanomandidy, Ankavandra, Miandrivazo, Belo, Marondava, Manja, Morombé, Tuléar, Betioky, Ampanihy, Tsihombé, Behara, Fort-Dauphin, Bétroka, Ihosy.

Ces lignes sont en correspondance avec l'avion de la Régie Air-Afrique, qui arrive à Tananarive le mercredi et en repart le dimanche suivant. Lorsque le courrier d'Europe est en retard, les horaires sont modifiés de façon que la correspondance soit toujours assurée.

Du 1er novembre 1937 au 1^{er} novembre 1938, les avions du service intérieur ont parcouru 302 000 kilomètres en mille six cent soixante et une 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.

Actuellement, seuls la poste et les médicaments urgents sont acheminés par avion sans surtaxe.



Une escale à Madagascar

Des essais de transport de fret ont été effectués, mais, devant l'affluence des colis sans cesse croissante, le service des colis postaux fut suspendu, la charge disponible de ces avions étant insuffisante.

Les quelques passagers de ces lignes intérieures sont des fonctionnaires en service qui voyagent gratuitement, si le chargement permet leur embarquement.

Il n'existe pas de lignes aériennes dans le monde dont le prix de revient kilométrique soit aussi bon marché. Ce réseau coûte moins de 5 francs par kilomètre. La dépense totale pour l'année 1938 a été de 1 300 000 francs.

La vie de la brousse a été transformée par les lignes intérieures; elle le sera davantage le jour où un nouveau matériel permettrait le transport des passagers et du fret. Cette mesure est attendue du public avec une grande impatience. Les ministères des Colonies et de l'Air s'occupent activement de cette question et doivent fournir plusieurs appareils Caudron « Goéland », bimoteurs de 220 CV.

Tous ces résultats ne sont pas obtenus sans difficultés et, malgré le progrès, celles-ci demeurent toujours nombreuses. Assollant se trouva dans l'obligation d'adapter l'infrastructure au matériel moderne, qui exige de plus en plus de grandes servitudes.

Pour assurer une parfaite régularité, le personnel de ces lignes a fait de véritables tours de force. En voici un exemple : 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 fut dépanné par les soins du personnel de ces lignes. L'avion réparé assura le courrier suivant. En consultant la géographie physique de cette grande île, on comprend les difficultés de l'aviation dans ce pays, où le moindre incident, insignifiant en Europe, prend de grandes proportions.

Il y a des retards à combler rapidement, des pannes inévitables, des pièces de rechange à commander en France et qui mettent assez longtemps à arriver à Madagascar. Un tel service met le matériel à dure épreuve, mais, grâce à l'effort de chacun, jamais un courrier intérieur ne fit défaut.

Le personnel, par mesure d'économie, est réduit au minimum. Il comprend trois pilotes : Assollant, Ringel et Lecœur ; deux radio-navigants : Melot et Chollet ; deux mécaniciens de piste et quelques manoeuvres indigènes.

Les fonctions de chef de service de l'Aéronautique civile, attribuées à Jean Assollant, le conduisirent à d'autres occupations. C'est ainsi qu'il est 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.

Tout d'abord, il s'occupa de l'infrastructure et l'adapta aux avions modernes. C'était une rude tâche ! Actuellement, le réseau malgache comprend 157 terrains d'atterrissage, dont certains, ceux des lignes principalement, dépassent en grandeur les dimensions des aérodromes de France. Les autorités locales entretiennent parfaitement ces terrains; ce n'est pas toujours facile, si l'on pense aux pluies diluviennes de la saison chaude, à la végétation abondante et aux termitières, qui ont tôt fait de pousser en une nuit.

Au service de l'Aéronautique civile a été rattaché, cette année, l'Office du Tourisme, qui s'est efforcé de satisfaire aux demandes des particuliers qui s'adressent à lui.

Le développement sans cesse croissant de l'aviation malgache a vu la création, de six Aéro-Clubs, 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.

L'équipement radio-électrique de Madagascar n'est pas encore complètement terminé en ce qui concerne les besoins de l'aviation, mais il est déjà suffisant et facilite les liaisons aériennes. Madagascar dispose de six grandes stations principales, dont quatre sont munies de radiogoniomètres. Une dizaine de petits postes complètent ce réseau.

Toutes ces stations appartiennent au service radio-électrique de la Colonie et sont exploitées par lui.

Le service météorologique fonctionne parfaitement dans toute l'île et donne, grâce à ses 30 stations, tous les renseignements nécessaires à la navigation aérienne. La station centrale de Tananarive collationne toutes les données et établit les prévisions météorologiques. Cinq stations principales ; Majunga, Maintirano, Diégo-Suarez, Tamatave et Fort-Dauphin, sont munies de postes de sondage et disposent d'un matériel perfectionné.

Les renseignements météorologiques sont diffusés dans toute l'île trois fois par jour en radiophonie par le poste émetteur de Tananarive, ainsi que par télégrammes adressés à plus de 200 localités.

Tous les renseignements sont communiqués par T.S.F. aux avions des lignes aériennes régulières. Sur demande, les protections spéciales sont données aux usagers. M. Thomas, chef du service météorologique, se dépense sans compter, avec ses collaborateurs, pour assurer la sécurité des aviateurs dans le ciel malgache.

Le 3 avril 1939, un tragique accident se produisit à Marondava où le pilote Ringel fut tué et le mécanicien Chollet grièvement blessé. Cet accident, le premier depuis la création des lignes à Madagascar, fut causé à la suite d'une panne d'alimentation au décollage et le Caudron-Simoun heurta un arbre à 1 500 mètres du terrain. Ce grand pilote, appelé en 1936 par René Lefèvre à Madagascar, comptait plus de huit mille heures de vol; il assura avec habileté et dévouement un service difficile sur les lignes intérieures. Chollet, qui avait débuté sur les premières lignes d'Afrique, reviendra bientôt, nous l'espérons, aux côtés de ses camarades.

R. L.

Mise en page : **François-Xavier BIBERT**
(09/2017)

[SITE PERSONNEL de FRANÇOIS XAVIER BIBERT](#)

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

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

