

L'AVIATION AU SERVICE DE L'EMPIRE

RÉSEAU AÉRIEN DE MADAGASCAR

ÉPANOUISSEMENT DE LA LIGNE IMPÉRIALE

Les Ailes de France n°6 du 1er juillet 1939

*De la randonnée du Lieutenant de Vaisseau **Bernard** qui, en 1926, entreprit et réussit, sur un hydravion, la première liaison aérienne entre la France et Tananarive, jusqu'à l'exploitation des lignes intérieures qui, en 1939, s'étendent du Nord au Sud de l'Ile, prolongeant et développant le service régulier qui, chaque semaine, relie Madagascar et la métropole, c'est toute une épopée, une suite ininterrompue d'efforts, une magnifique histoire où, une fois de plus, les aviateurs français ont fait figure de pionniers.*

Imaginez-vous à Madagascar, c'est-à-dire dans la grande île française qui, située à plus de dix mille kilomètres de la métropole, s'allonge sur près de deux mille kilomètres. Même sans l'avoir visitée, nous avons tous une idée de ses paysages que nous devons soit à nos lectures, soit à des films. Imaginez donc, un instant, que vous êtes un colon de la côte, plus précisément, de la côte Nord-Est. Et vous avez quelque chose à demander en France. Vous écrivez. Dans trois semaines, vous aurez une réponse. Vous l'aurez dans si peu de temps, grâce au service-avion. Sans remonter bien loin, en 1930 par exemple, vous l'auriez attendue trois mois ! Or, le colon que vous venez d'imaginer, existe ; il peut être celui de la région de Maroantsetra. Si, aujourd'hui, il n'est plus isolé, il le doit à quelques-uns de ses compatriotes qui, dotés de faibles moyens, souvent de moyens médiocres, mais audacieux et organisateurs, soutenus par le Gouverneur Général, accomplirent une œuvre que nous allons étudier et qui aboutit au réseau aérien malgache. Trois noms surtout sont en évidence dans cette création individuelle originale : celui de M. Cayla, le Gouverneur Général, et ceux de René **Lefèvre** et de Jean **Assollant**, qui établirent le réseau que ce dernier, devenu chef du Service de l'Aviation Civile de l'Ile, dirige à présent.

Mais ce réseau de Madagascar n'est pas isolé dans le monde. Ouvert à l'extrémité de la ligne impériale Alger-Tananarive dont il est l'épanouissement, il n'a été possible, il n'a pris sa valeur que par elle. Cette ligne impériale, à son tour, a été préparée par des raids, des voyages de tourisme et d'études. Il est donc juste de rappeler ici les principaux artisans de cette histoire. D'autant

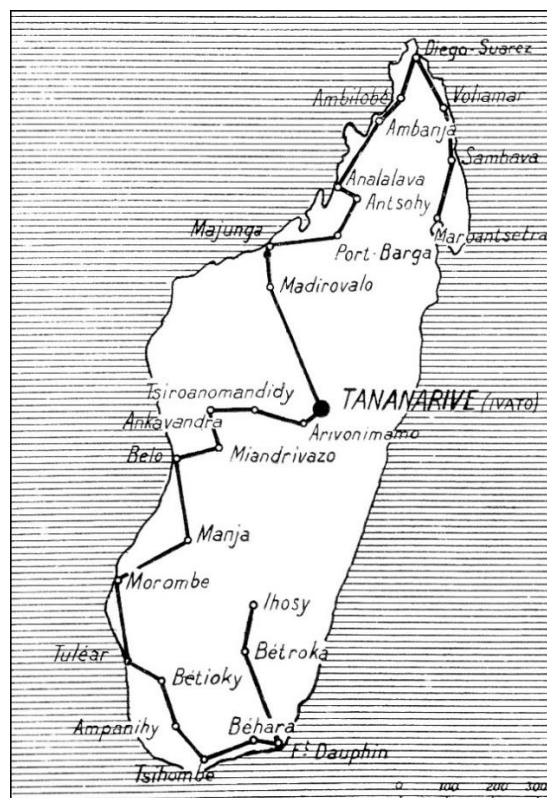
que, ce faisant, nous ne quitterons pas le sujet : l'île fut le pôle qui attira nos pilotes audacieux à l'extrémité du continent noir.

PREMIÈRES LIAISONS AVEC LA FRANCE

À la fin de 1926, un voyage France-Madagascar par le Lieutenant de Vaisseau Bernard, sur hydravion Lioré-et-Olivier, fut suivi presque immédiatement par celui du Commandant **Dagnaux** qui allait être un des animateurs de notre Aviation commerciale en Afrique. Accompagné du mécanicien **Dufert**, le Commandant Dagnaux vola de France à Madagascar sur un Bréguet-19, atterrit à Arivonimamo, près de Tananarive, le 10 février 1927. Deux ans plus tard, trois essais postaux furent soutenus par le Ministère de l'Air et effectués sur des Farman-190 à moteur de 230 ou 240 CV. Trois équipages, de trois aviateurs chacun, **Marchesseau-Goulette-Bourgeois**, **Bailly-Réginensi-Marsot** et **Roux-Caillol-Dodement**, les menèrent à bien. Le plus rapide, le second, mit moins de neuf jours. On ne reconnaîtra jamais assez le mérite de ces pionniers qui, à bord de monomoteurs, sur des parcours d'une infrastructure archi-rudimentaire, passaient en quelques heures d'un climat à l'autre, du désert au pays des tornades et de la forêt vierge à la mer.

René Lefèvre, dont le nom allait, avec celui d'Assollant, marquer dans l'Aviation de ce pays, accomplit, en 1931, avec **Desmazières**, sur Potez-36 à moteur de 95 CV., une liaison entre la France et Madagascar par petites étapes. La même année fut marquée par plusieurs voyages sur ce parcours : ceux de **Moench** et **Burtin** sur Farman-190, **Salel** et Goulette sur Farman-197, ces derniers en quatre jours et huit heures, **Arrachart** et **Puillet**, sur Farman encore. C'est décidément la grande année des Farman africains ! A côté des monomoteurs, il y eut d'ailleurs un trimoteur Farman avec l'équipage Goulette-Salel-**Boutillier-Richard** qui transporta, jusqu'à sa résidence, de France à Brazzaville, le Gouverneur Général de l'A.O.F., M. **Alfassa**. Au moment où les Lockheed d'Air-Afrique font Alger-Brazzaville en moins de quarante-huit heures, rappelons-nous ce fait, qu'aux premiers essais de liaison, a participé un membre de l'Administration. Nous avons parlé plus haut du Gouverneur Général Cayla. Nous citons ici M. Alfassa. En prenant l'Aviation à ses débuts à Madagascar, nous trouverions M. **Raoult** qui présenta le premier avion que l'on aît vu dans l'île, un Blériot. C'était avant-guerre.

En 1932, les liaisons entre la Grande Ile et la métropole allaient se poursuivre. Maryse Hilsz, avec un Farman-291, puis, à nouveau, René Lefèvre, qui pilotait un petit Mauboussin à moteur Salmson de 40 CV. seulement, réussirent à relier Paris à Tananarive. En 1934, **Pharabod** fit le voyage sur un Caudron « Phalène » et enfin, en décembre 1935, **Génin** et **Robert** accomplirent le parcours, sur un Caudron « Simoun » en deux jours et neuf heures. C'est avec des avions de ce type que les lignes malgaches sont en exploitation aujourd'hui encore. D'autres voyages eurent lieu ensuite mais aucun ne fut plus rapide que celui de l'équipage Génin-Robert qui détient encore le record international de vitesse sur ce parcours, inscrit sur les tablettes de la F.A.I. Nous nous arrêtons là, parce que, dès 1934, Madagascar fut relié à la France par un service aérien régulier. L'ère de la prospection était achevée. Avant de passer à l'ère de la réalisation, on notera que bien des pionniers de cette route eurent une fin tragique. Les uns tombèrent sur le parcours même : Roux, Caillol et Dodement, à leur retour en France ; Pharabod, en essayant un record de vitesse ; Robert, en allant à La Réunion. D'autres sont morts au cours de voyages ou de vols d'essai. La liste serait longue : Arrachart, Moench, Goulette, Salel, **Bougault**, Génin...



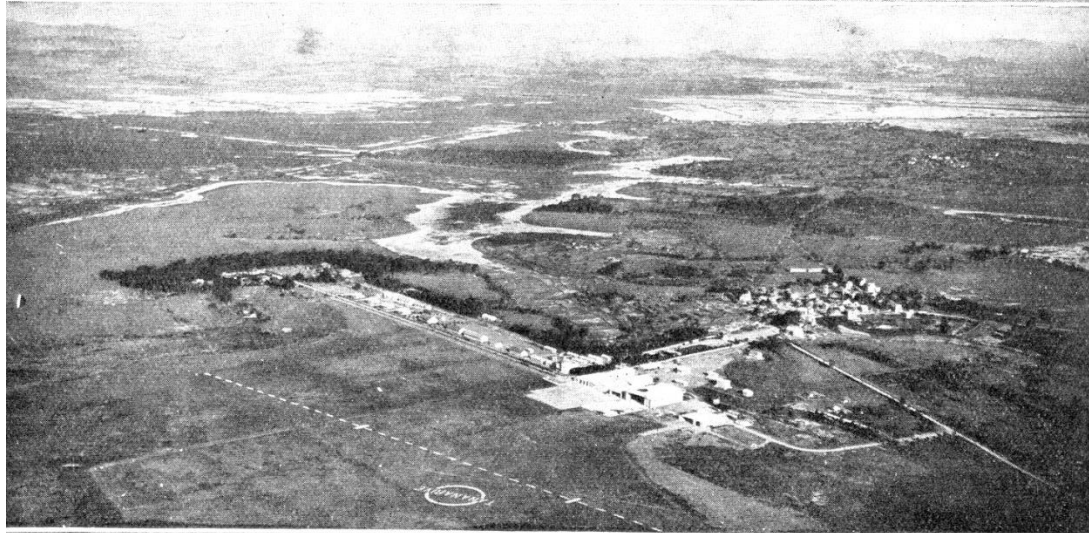
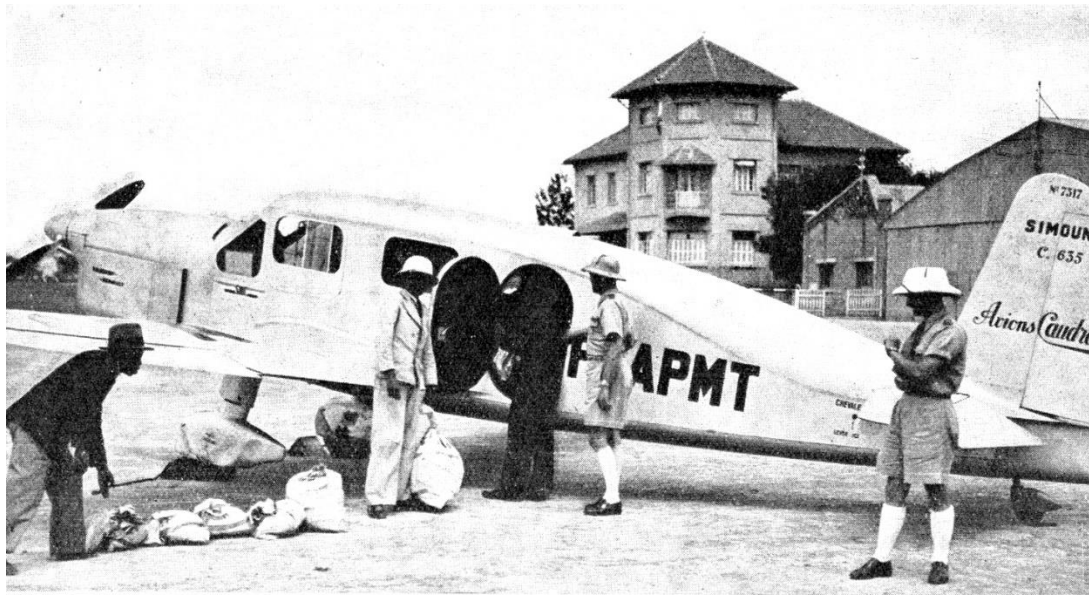
Le réseau intérieur de l'île

LES DÉBUTS DU SERVICE RÉGULIER

En 1934, René Lefèvre et Jean Assollant, très jeunes et cependant vieux amis qui avaient traversé l'Atlantique-Nord ensemble, s'étaient mis au service du Gouverneur Général de Madagascar et, avec deux trimoteurs S.P.C.A. et les mécaniciens **Vyé** et **Chollet**, avaient commencé à exploiter, sans infrastructure d'abord, puis avec une infrastructure lentement améliorée, une ligne de 5.500 km. aller et retour qui reliait Tananarive à la ligne Londres-Le Cap des « Impérial Airways ». En correspondance à Broken-Hill, avec la ligne anglaise, le courrier hebdomadaire ne mettait plus que onze jours pour venir de Madagascar en France et vice-versa. Par bateau, le courrier bi-mensuel mettait, jusque-là, vingt-sept jours. Ce fut vraiment une période héroïque pour les deux pilotes, qui tinrent à honneur, avec les très faibles moyens dont ils disposaient, d'assurer sans délai un service régulier.

On connaît l'histoire. En 1935, Lefèvre et Assollant poussèrent leur service jusqu'à Elisabethville que la Régie Air-Afrique atteignait alors en partant d'Alger et où s'arrêtait sa ligne. En 1936, l'Etat Français, jugeant qu'Alger-Tananarive était une artère d'intérêt impérial, déchargea Madagascar des soins de la ligne que cette colonie avait créée et décida d'en confier l'exploitation totale à la Régie. Aujourd'hui, le réseau d'Air-Afrique relie la France à Tananarive en six jours et demi.

Tandis que René Lefèvre allait devenir Sous-Directeur de la Régie, son compagnon, Jean Assollant entreprenait d'organiser le réseau intérieur malgache et de faire entrer la grande création aérienne en Afrique dans sa troisième phase. Si les deux premières phases avaient été, comme sur presque toutes les lignes intercontinentales, la phase des raids et des études et la phase de la ligne impériale seule, cette troisième phase allait être celle du développement autour de la ligne impériale, à son extrémité.



**Embarquement du courrier au terrain d'Ivato
Vue générale du terrain d'Ivato, l'aérodrome de Tananarive
Jean Assollant, au centre, et ses collaborateurs.**

LE RÉSEAU MALGACHE

Pourquoi un réseau à Madagascar ? Il suffit de considérer une carte pour se rendre compte de sa nécessité : l'île est plus grande que la France. Si l'on ajoute à cela que, sur les hautes terres de l'intérieur, comme sur les plaines du littoral, nos colons, en petit nombre, travaillent, dispersés, reliés les uns avec les autres par de rares voies ferrées et quelques routes, mais surtout des pistes que les pluies rendent inutilisables, on voit que Madagascar est un pays dont l'avion, moyen de transport sans concurrents, peut, dès l'abord, modifier profondément la vie et accentuer le développement.

Relier Tananarive à Alger, c'était bien. Mais Tananarive ne réunit que dix mille Européens. A quoi cela eût-il servi de gagner tant de temps entre la France et Madagascar si le courrier, pour gagner les localités lointaines, eût dû voyager au rythme antérieur ? C'est en partant de l'idée qu'il fallait relier à Tananarive par avion, les centres riches mais dispersés, afin de les faire profiter de la ligne impériale, que Jean Assollant, soutenu par le Gouverneur de Madagascar, organisa les services intérieurs. Tananarive est reliée, par exemple, à Miandrivazo au Sud-Ouest. Si la localité n'abrite guère qu'une quinzaine d'Européens, elle se trouve dans une région où vivent de nombreux planteurs de tabac. Les communications par terre sont très difficiles dans la saison des pluies, la piste, souvent coupée. Aujourd'hui, le courrier qui, venant de France, est arrivé à Tananarive en six jours et demi arrive à Miandrivazo, deux heures plus tard.

Il en va de même pour Moronbé, un peu plus au Sud, que les pluies coupaient de Tananarive. Mais le cas de Maroantsetra, à l'extrémité de la ligne Nord, est peut-être plus caractéristique. La localité qui, elle aussi, réunit à peine quinze Européens, dessert une région habitée et riche en vanille, girofle, rafia. Les colons sont précisément ceux donc nous avons parlé au début ; avant le service-avion, ils n'avaient d'autre communication avec le reste de l'île que par bateau. S'ils écrivaient en France, ils n'avaient de réponse que trois mois plus tard. Par avion, la réponse leur parvient en trois semaines.

Est-il besoin d'insister sur les services rendus qui justifiaient l'entreprise ? Si une question se posait, ce ne serait pas de savoir si le service-avion est nécessaire mais s'il ne conviendrait pas

de lui donner les moyens de servir encore mieux au développement des ressources de l'île.

Le réseau est celui que représente la carte ; il se compose de deux lignes partant de Tananarive et touchant à certains moments la côte occidentale. Les plus grandes villes desservies sont, au Nord, Majunga et Diego Suarez, et, au Sud, Moranbe, Tuléar, Fort-Dauphin.

Sur l'invitation du Gouverneur Général, M. Cayla, Jean Assollant l'avait déjà étudié en 1936. Comme l'état des finances de l'île n'en permettait pas la réalisation, les aviateurs militaires, sur Potez-25, commencèrent à assurer le service sur la ligne Nord. Ce fut seulement à la fin de 1937 que furent inaugurées les deux lignes civiles et cela par deux des trois Caudron « Simoun » à moteur Renault de 220 CV. offerts par le Ministère de l'Air. Aujourd'hui, vingt-sept escales sont desservies par deux avions qui, chaque semaine, effectueront, en trois jours, suivant l'horaire, plus de 6.000 km.

SIX MILLE KILOMÈTRES EN TROIS JOURS

Le courrier de France qui arrive le samedi, sur le terrain d'Ivato, par l'avion d'Air-Afrique, est livré au service postal de l'île et trié, puis, une heure ou deux après, il est chargé sur l'un ou l'autre des Caudron « Simoun » qui, sur le terrain, attendent le départ. Les horaires sont combinés de façon que les avions qui emportent le courrier destiné aux localités, fassent, au retour, le même parcours en sens inverse, drainant le courrier de ces localités, pour arriver à Tananarive, le mardi, pour le départ du service de France. Le fret embarqué ainsi, le mardi, atteint une dizaine de kilos.

En même temps que le courrier, les « Simoun » transportent — ce qui est d'une grande utilité — les médicaments. Parfois, si leur chargement le permet, ils emmènent quelque fonctionnaire qui a besoin de se déplacer rapidement d'une région à l'autre.

Le Service Aérien de Madagascar comprend dans son personnel navigant, un chef du Service, Jean Assollant, le pilote **Lecœur**, les mécaniciens radio-navigants Chollet et **Melot** ; le personnel non navigant comprend le chef-mécanicien à terre **Beaupeux**, le mécanicien de piste **Boniteau**, deux mécaniciens et neuf manœuvres indigènes. Enfin, le personnel administratif se

compose de l'administrateur colonial **Ducaud**, d'un secrétaire, d'un comptable, d'un dactylo indigène. C'est tout.

Cette belle équipe a perdu, le 3 avril, Jacques **Ringel**, un de ses trois pilotes, admirable pionnier de l'Aviation marchande qui, à trente-six ans, totalisait plus d'un million de kilomètres et comptait plus de huit mille heures de vol. Son nom ne doit pas être oublié dans les fastes de l'Aviation commerciale. Ringel est mort à la tâche, d'une perte de vitesse survenue au moment où il décollait de l'escale de Moronbé. Il a été cité à l'Ordre de la Nation. Le mécanicien Chollet, gravement blessé dans l'accident, a été cité lui aussi.

La flotte se compose actuellement de trois Caudron « Simoun », d'un Caudron « Goéland » et des deux vieux trimoteurs S.P.C.A., de la ligne Tananarive-Broken Hill, qui ne servent plus qu'au dépannage. Elle doit être bientôt renforcée de deux autres « Goéland ».

Jusqu'à cette année, le Ministère de l'Air avait mis ses avions à la disposition du Gouvernement de Madagascar. Mais les crédits étant accaparés par la Défense Nationale, c'est le budget de l'île qui subvient maintenant au développement de sa flotte.

Le matériel, avions et moteurs, est entretenu par les soins du Service. En cas de grosse réparation, on a recours aux ateliers du Service Automobile du Gouvernement Général. Il est arrivé parfois d'avoir recours aussi au Parc de l'Aviation militaire. Un jour, par exemple, un « Simoun » fut en panne à 1.000 km. de Tananarive. Un avion militaire assura le service à sa place et le « Simoun » remis en état de marche fut prêt pour le courrier suivant.

Les réparations à de telles distances, en très peu de temps, sont de véritables tours de force. L'équipe n'est faite, comme on l'a vu, que d'un personnel très restreint ; comme il n'y a pas de moyens rapides de communications au sol, les dépanneurs et leur matériel doivent être transportés par avion. Aucun atelier local n'est en mesure d'aider à la réparation. Enfin, les pièces de rechange ne sont pas nombreuses. Il fallut, certain jour, déséquiper un avion de ses pièces essentielles, telles que train, hélice, pour ramener l'accidenté à Tananarive.



De gauche à droite et de bas en haut :
 « L'aéroport » de Sambava – Un dépannage dans la brousse - Transport d'un avion accidenté - Le hangar de Belo - Le hangar de Miandrivazo - Jeunes-filles du Pays de Behara.

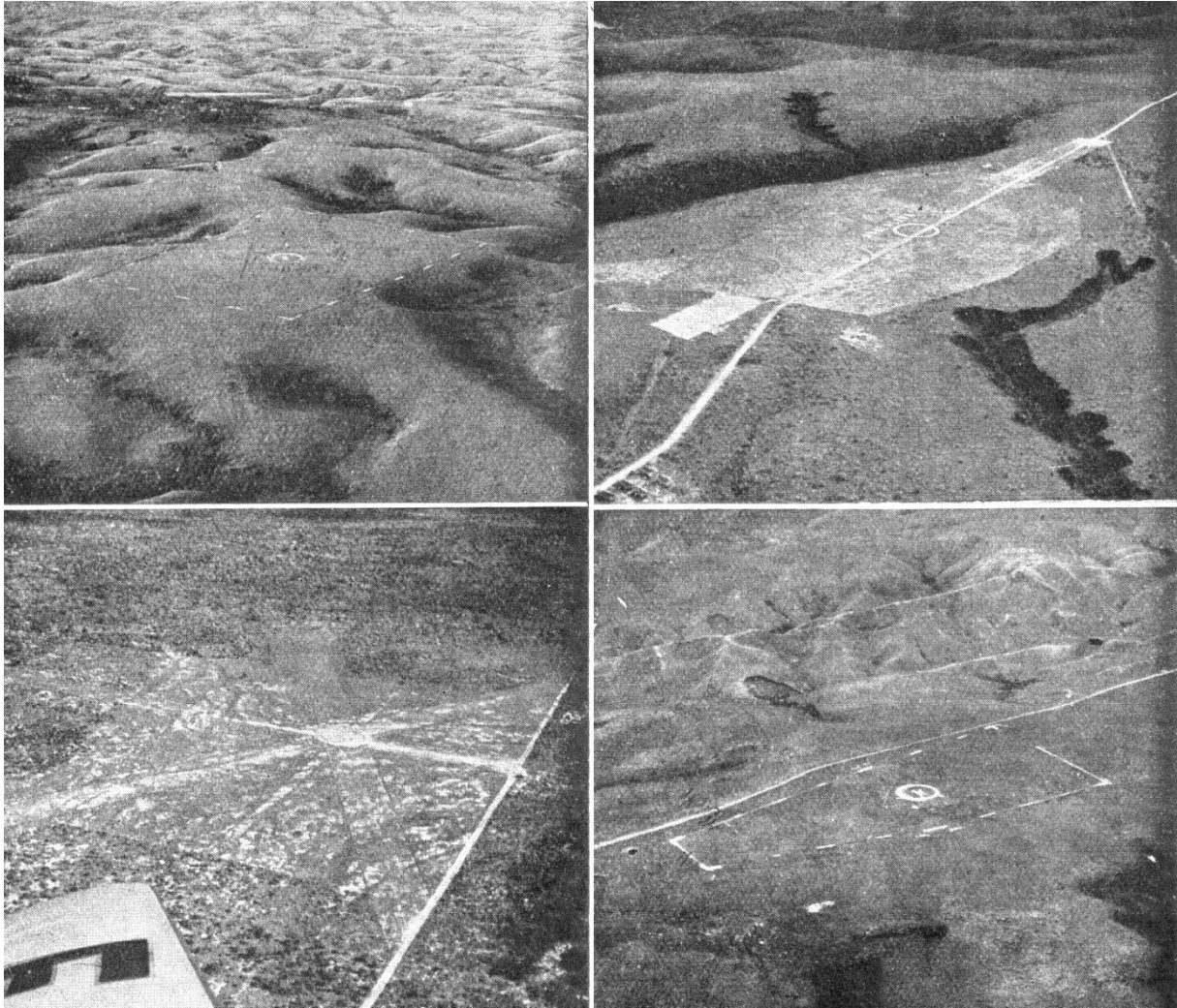
INFRASTRUCTURE LIAISONS RADIO

Jean Assollant s'efforça d'améliorer le plus tôt possible l'infrastructure et les transmissions. Il éliminait de la sorte, sinon tous les risques provenant de l'emploi des monomoteurs, du moins une grande part d'entre eux. Organisateur, il poussa avec ténacité l'aménagement des terrains commencé par les militaires. Il y avait une centaine de terrains en 1934 ; il y a 150 terrains aujourd'hui dans l'île qui est dotée d'une des meilleures infrastructures de nos colonies. Comme les terrains militaires étaient préparés pour les Potez 25 et que les « Simoun » exigent de plus grandes distances pour se poser, Jean Assollant fit établir sur les terrains militaires qu'il utilisait comme escale, une ou plusieurs bandes de mille mètres, suivant le cas. Le sol des escales est, en général, très ferme. Sur les plateaux, à l'intérieur, il est sableux et calcaire ; sur la côte Est, il est sableux et gazonné. Le gazon n'est pas semé comme en France, mais porté sur le terrain en larges mottes, ce qui représente un véritable travail. L'aérodrome de Fort-Dauphin a une piste de 800 mètres de long sur 20 mètres de large ainsi rapportée. Pour recevoir des avions plus lourds, il faudra préparer des plateformes plus résistantes que celles qui suffisent au travail d'aujourd'hui, faute de quoi une économie mal placée de quelques milliers de francs fera courir le risque de perdre des avions qui valent plus d'un million.

Certains n'ont, pour toute infrastructure qu'un hangar ; d'autres ont seulement un poste à essence ; d'autres, rien du tout hormis les balises en bois et un arbre comme abri. Le pilote, sans arrêter le moteur, se pose, donne son sac de courrier, en reçoit un autre et repart.

LE PITTORISQUE D'UN CODE MÉTÉOROLOGIQUE

Les avions sont équipés de T.S.F. Ils travaillent tous avec le poste de Tananarive mais celui de la ligne Nord travaille aussi avec Majunga et Diego-Suarez, et celui de la ligne Sud, avec Moronbé, Tuléar et Mentirano.



**De gauche à droite et de bas en haut :
 Cette succession de photographies montre les difficultés qu'il a fallu
 surmonter pour créer des pistes d'atterrissage : les terrains de Tsironomandidy,
 Aanalalava, Marondava, Majunga**

Le réseau radio de Madagascar, exploité par le Service Radioélectrique de la colonie, comprend six stations principales dont quatre sont équipées en radiogoniométrie : Majunga et Mentirano, qui servent aussi à la grande ligne, Tamatave et Tananarive. Un cinquième radiogonio sera établi à Mananjary.

Il existe, en outre, dans l'île, une dizaine de stations secondaires.

L'installation météorologique parvient à rendre de grands services, même avec de faibles crédits. La station centrale de Tananarive, sous les ordres de M. Thomas, reçoit les données de trente stations (cinq stations principales et vingt-cinq sous-stations) et établit les prévisions.

Le personnel comprend une demi-douzaine d'observateurs européens dans les stations principales, celles-ci munies de postes de sondage et d'instruments perfectionnés, ainsi que des opérateurs indigènes dans les sous-stations. En outre, la Météo s'est assurée la collaboration des services publics : postiers et instituteurs.

Pour que toutes ces personnes, même les observateurs indigènes, parlent la même langue « météorologique », un code spécial a été élaboré par M. Thomas et son allure concrète ne manque pas de pittoresque et de couleur locale.

A coté des « 3/4 couverts », « 1/4 couvert » du code international, nous trouvons les nuages classés en espèces :

— « Nuages séparés en grosses balles de coton avec une partie blanche brillante et une partie ombrée » (cumulus).

— « Enormes nuages à base sombre dont le sommet blanc s'élève très haut en bourgeonnant comme un chou-fleur et laisse par fois échapper au-dessus de lui un panache pointu, blanc ou gris, très clair, qui s'étale horizontalement » (cumulus-nimbus).

— « Nuages en plume de poules a plus de 2.000 mètres au-dessus du sol » (cirrus).

Le code météo donne encore à l'observateur qui ne dispose pas d'instruments, le moyen de mesurer la vitesse du vent. Il dit que si le vent est sensible à la main et au visage, et qu'il agite de petites feuilles, sa vitesse est comprise entre dix et vingt-cinq kilomètre-heure ; quand il agite les branches et fait flotter le drapeau, il se situe entre vingt cinq et quarante kilomètres. Au-dessus, entre quarante et cinquante, il agite les grosses branches, etc...

Quelle leçon d'observation !

La station centrale envoie les renseignements, dans toute l'île, trois fois par jour, en phonie ; en outre, le télégraphe répartit ces renseignements dans deux cents localités.

Le pilote connaît, à chaque escale, le temps qu'il faisait une heure ou une heure et demi plus tôt dans les trois escales suivantes.

Cette organisation a permis de voler avec une grande régularité dans un pays où, en saison sèche, les brouillards sont fréquents

le matin jusque vers neuf ou dix heures et où, en saison pluvieuse, les gros orages abondent l'après-midi.

EXPLOITATION

Les « Simoun » du Service Aérien de Madagascar transportent la poste et les médicaments sans surtaxe ; un essai de transport de fret a dû être abandonné à peine commencé, le tonnage disponible pour ce transport n'étant pas suffisant. Cependant, on se propose de reprendre cet essai avec les « Goéland » qui permettront également de transporter des passagers.

En 1938, les avions ont parcouru en service plus de 300.000 km. en 1.588 heures de vol ; ils ont transporté 25.000 kg. de poste, 1.700 kg. de fret et une cinquantaine de passagers. Il en a coûté, cette année là, au Gouvernement de Madagascar, 1.300.000 fr, soit moins de cinq francs au kilomètre. On ne pourrait citer beaucoup de réseaux fonctionnant à ce prix de revient.

L'Aviation civile de Madagascar, en dehors des Services que nous venons de voir, comprend une entreprise de taxis aériens « Madagascar-Air Service », avec deux pilotes et trois avions — un Farman, un « Pélican », un « Mot — et enfin les particuliers, c'est-à-dire une dizaine de broussards qui se servent de leur avion un peu comme d'une auto. A cela, il faut joindre aussi une demi-douzaine d'aéro-clubs où, en 1938, neuf brevets ont été délivrés et 68 renouvelés.

Il était juste que cette Aviation, devant être contrôlée et encouragée par un service de l'Aéronautique Civile, ce service fût confié à Jean Assollant, pilote aux 7.800 heures de vol, un des créateurs de la ligne impériale, le créateur du réseau malgache, magnifique exécutant de l'équipe dont il est le chef.

Jean ROMEYER.

Mise en page : **François-Xavier BIBERT**
(07/2025)

[SITE PERSONNEL de FRANÇOIS XAVIER BIBERT](#)

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

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

