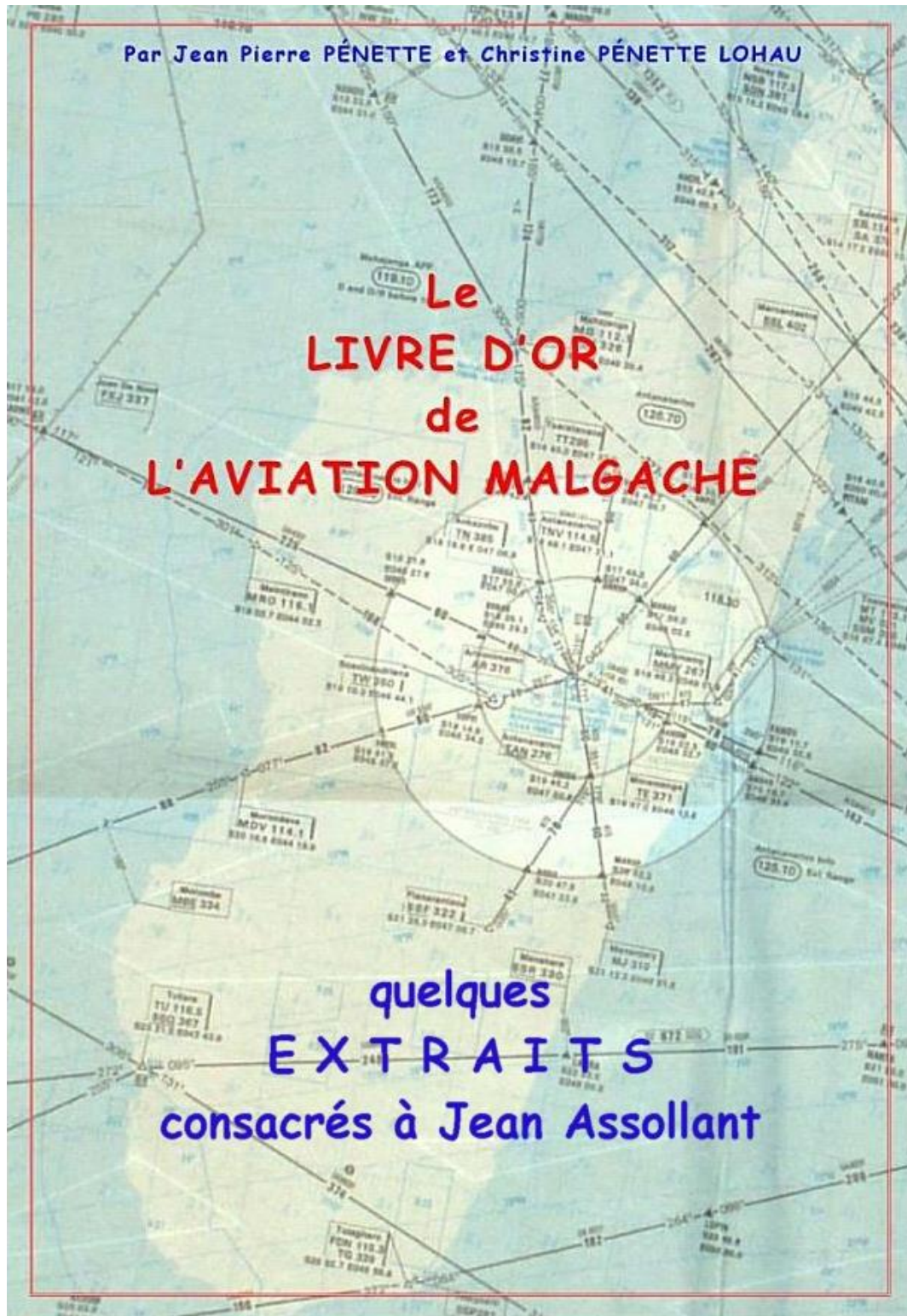


Le LIVRE D'OR de L'AVIATION MALGACHE

Jean Pierre PÉNETTE et Christine PÉNETTE LOHAU

Distribution : Librairie lecture & loisirs, 2005, 240 p.

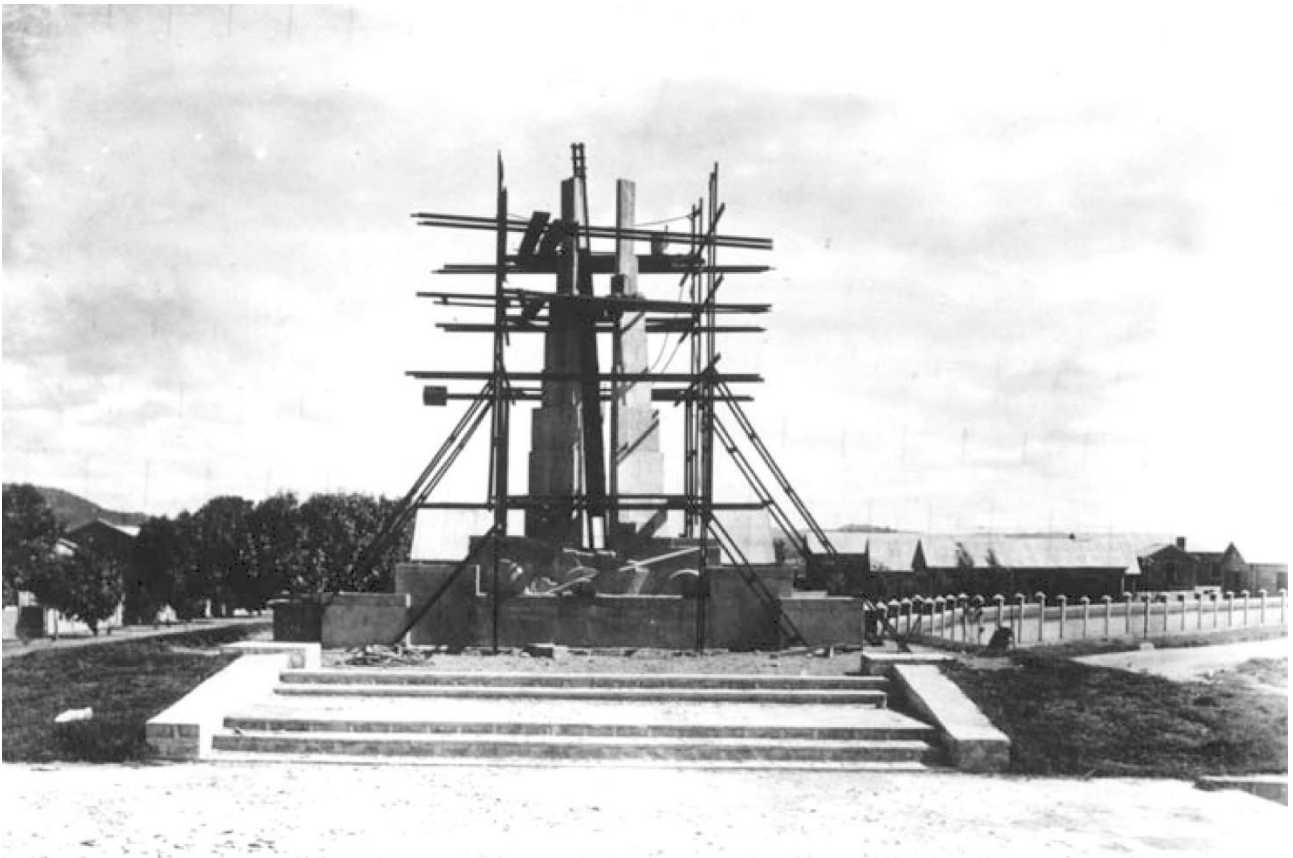
Extraits : pages concernant la présence de Jean **ASSOLLANT** à Madagascar...



.../...

Dans son numéro du 1er décembre 1933, le Journal « Monde et Voyages » présente les tentatives de liaisons aériennes France - Madagascar depuis 1924.

1934



En 1933, la construction du monument aux morts à l'entrée de la base aérienne d'Ivato.

A Madagascar, avec l'aide du gouverneur général Léon Cayla, quatre-vingt-seize sont aménagés et dix lignes aériennes sont exploitées.

En janvier, messieurs Samat et Blanche, pilotes de La Réunion, accompagnés de leur mécanicien De Villèle, sur le Potez « Monique » immatriculé F-AMGP, réalisent un circuit Tamatave Tananarive Majunga - Nosy Be Diégo et retour. Le mensuel « Madagascar illustré par tous et pour tous » de février, relate le périple.

Le 1^{er} février, Le journal « Monde et Voyages » publie un article relatant les exploits de René Lefèvre et cite ses paroles : « *A Madagascar, nous prévoyons deux centres de concentration du courrier, Tananarive pour le Sud, Majunga pour le Nord. Des avions-facteurs, Caudron-Phalène monomoteurs légers, apportent, de la côte, comme de l'intérieur, les lettres expédiées de toute l'île...* ».

En mars, l'aéro-club de Madagascar érige à Androhibe une stèle pour commémorer le premier vol dans le ciel malgache, le 7 juillet 1911.

Le 9 avril, arrivée à Tananarive de l'avion Caudron-Phalène immatriculé F-AMSN, piloté par Pharabord, chef pilote de l'aéro-club de Paris, seul à bord. Parti de Toussus-le-Noble le 3 avril, il fait le trajet en cinq jours.

Le 17 avril, Pharabord, seul à bord, sur son Caudron F-AMSN équipé d'un moteur Hispano, quitte Tananarive avec des sacs postaux pour arriver à Toussus-le-Noble le 23 avril. Il joint Toussus-le-Noble - Tananarive en cinq jours et vingt-trois heures, faisant un aller et retour de 26.000 Km en cent soixante heures de vol.

Le 2 mai, une convention, établie entre le Ministère de l'Air et le Ministère des Colonies, met à la disposition du gouvernement général de Madagascar, deux avions trimoteurs S.P.C.A., les prototypes n° 1 et 2 et deux moteurs de rechange Salmson de 135 Cv, pour l'exploitation d'une ligne postale entre Tananarive et Broken-Hill (Zambie), via Majunga et Mozambique, pour rejoindre la ligne anglaise Le Cap Le Caire des « Imperial Airways ». Le loyer est fixé à un franc par an.

Le 3 juin, est organisée à Ivato la fête « Les Cocardes » de l'aviation militaire. Au programme : le matin, différentes présentations et exhibitions et, l'après-midi, une coupe de tennis, des gymkhanas autos et moto (Percy Mayer remporte le prix du gymkhana), des concours de tirs, le soir, une soirée dansante au Fumaroli.

Du 13 juin au 13 juillet, les pilotes Jean **Assollant** et René Lefèvre, assistés par les mécaniciens Vyé et Roland Chollet, font le convoyage en vol des deux trimoteurs S.P.C.A. immatriculés F-AKDY et F-AKDZ de France à Tananarive. L'itinéraire la Tripolitaine, la Haute Egypte, le Soudan Egyptien, l'Est Africain Anglais et l'Afrique Orientale Portugaise.

Page 18

Le 19 juillet, avec deux avions S.P.C.A., trimoteurs métalliques équipés de trois moteurs Salmson de 135 Cv. (consommation horaire de 100 litres d'essence et 6 litres d'huile) démarre la ligne Tananarive - Andrafiavelo (rapidement remplacé par Maintirano) - Mozambique - Quelimane (port du Mozambique) - Tête - Broken-Hill (Zambie), un trajet de 2.450 kilomètres à fréquence hebdomadaire pour rejoindre l'avion des « Imperial Airways » qui effectue la ligne Londres Le Cap. Les pilotes de la ligne sont Jean **Assollant** et René Lefèvre et le mécanicien radionavigant Roland Chollet. Cette ligne ne prendra des passagers qu'en 1935 avec une liaison hebdomadaire à Elizabethville sur la ligne Bruxelles - Congo Belge de la « Sabena » Le 29 juillet ils arriveront à Ivato. Ce sera le premier courrier France Madagascar via Broken-Hill (Zambie).

Selon un article de presse paru le 9 juin 1934 « *Le nouveau service aérien Tananarive - Broken-Hill en correspondance avec la ligne Londres - Paris - Le Cap fonctionnera toutes les semaines à compter du 29 juillet 1934. Le trafic postal avec Paris sera assuré conformément à l'horaire suivant :*

1- Correspondance à destination de Paris : durée du trajet onze jours. Dernière levée de la boîte à Tananarive, place Colbert tous les dimanches à neuf heures. Départ de l'avion à dix heures, arrivée à Broken-Hill-mardi soir, départ de Broken-Hill-jeudi matin, arrivée à Paris le jeudi suivant à neuf heures.

2- Correspondance venant de Paris : durée du trajet : dix jours.

Affranchissement :

Surtaxe aérienne pour la France et l'Afrique du Sud : De 0 à 5g : 4 frs. De 5 à 10g : 8 frs. Etc.

A ces surtaxes il convient d'ajouter la taxe ordinaire de Of. 50 pour la France.



Juillet 1934, arrivée du S.P.C.A. premier courrier aérien régulier France - Madagascar via Broken-Hill.

Le 15 octobre, Percy Mayer sur son Caudron 232 vole de Tananarive à Diego et établit la première liaison postale Diego - Vohémar.



En 1934, les deux avions trimoteurs S.P.C.A. F-AKDY et F-AKDZ à Ivato

Le 7 novembre, « Air Afrique » ouvre Alger - Brazzaville en fréquence bimensuelle qui ne prendra des passagers qu'en 1935.

Un service de la Navigation Aérienne est créé à Madagascar, dont René Lefèvre prend la direction.

Page 19

Le 25 novembre, Christian Moenchet Jean Catinot sur Léopard Moth équipé d'un moteur Gipsy de 140 Cv, se posent à Tananarive, partis d'Istres le 23 octobre.

1935

Le 12 janvier, les distinctions à l'ordre de « L'étoile d'Anjouan » sont attribuées par un décret : Grand officier, Lefèvre René, lieutenant pilote de réserve, pilote civil : Commandeur, Bernache **Assollant**, Jean, lieutenant pilote de réserve, pilote civil.

Le 19 janvier, le pilote italien Adamoli se pose à Ivato à bord d'un Caproni à moteur Fiat de 700 Cv

Le 16 mars, à la base aérienne d'Ivato, le gouverneur général Cayla remet à René Lefèvre et Jean **Assollant** les insignes d'officier de la Légion d'honneur.

Le 21 mars, l'équipage Genin, Laurent et Robert arrive à Tananarive sur un Farman équipé d'un moteur Lorraine Alcool de 300 Cv, ayant fait le trajet France Madagascar en 3 jours et 8 heures.

Le journal « l'Echo de Paris » du 2 mars 1935 cite les mots de René Lefèvre « nous sommes actuellement à la 3^{ème} liaison, soit 150.000 kilomètres parcourus depuis le 29 juillet 1934, avec nos deux S.P.C.A. et le moteur de rechange... ».

L'Intransigeant du 23 mars 1935 écrit : « le transport de la poste de Mozambique Broken-Hill s'effectue toujours avec le Caudron « Phalène » - Hispano 150 Cv personnel de René Lefèvre. L'un des trois Marcel Bloch 120 destinés à l'aviation militaire d'A.O.F... va être équipé pour la ligne Tananarive - Broken-Hill, c'est-à-dire que la planche de bord sera complétée d'un Sperry-horizon et d'un « directionnel gyro » et le poste TSF identique à celui du gouverneur général Renard, sera remplacé par un poste du type de la régie Dagnaux... »

Le 3 avril, arrivée des aviateurs Maurice Finat et Paul de Forges sur l'avion Farman du type 359, immatriculé F-ALMK, à moteur Gipsy de 135 Cv. Ils sont retardés à Mozambique du 23 mars au 2 avril par des ennuis mécaniques. L'itinéraire : Marseille, Ajaccio, Tunis, Tripoli, Syrte, Tobuuk, Amseal, Assouan, Wadi-Halfa, Khartoum, Malakal, Juba, Kisumu, Dar Es-Salaam, Mozambique, Tananarive. Au retour, ils quittent Tananarive le 19 avril, le 20, peu après le décollage de Moshy (au Tanganika), par très mauvais temps, l'avion s'écrase en forêt, Finat est tué sur le coup et de Forges grièvement blessé.

En avril, est organisé, le samedi de Pâques, le « Premier Rallye Golf aérien » sur le parcours Tananarive - Ambatolampy - Antsirabe. Sept aviateurs y participent,

dont le capitaine Dire commandant de l'air, monsieur Hannebicque président de l'aéro-club, Lefèvre et **Assollant**.

Le 11 mai, Léon Cayla remplace momentanément René Lefèvre par le pilote Plamont, de la Régie Air Afrique qui a convoyé jusqu'à Tananarive le trimoteur Bloch... René Lefèvre sera chargé, sur la demande du général Denain, de l'étude et la mise au point de diverses questions relatives à l'établissement de la ligne transafricaine française.

Le journal « L'intransigeant » du 2 juillet 1935 publie un article sur la ligne aérienne Tananarive - Broken-Hill et le gouverneur général Léon Cayla : *« Comment un gouverneur général, aviateur dans l'âme, a permis la réalisation de notre ligne aérienne Tananarive-Broken-Hill - Depuis le 25 juillet 1934, 40.000 kilomètres ont été couverts sur la mer, au-dessus du Canal du Mozambique et plus de 230.000 Kilomètres ont été parcourus au total... ».*

En juin, Marcel Blanche et Maurice Samat convoient un avion Salmson « phrygane » de France à Tananarive.

Le 1^{er} juin, les frères Georges (pilote) et Marcel (parachutiste acrobate) Genet, sur un monomoteur biplan Caudron Luciole de 120 chevaux immatriculé F-AMHD, font en vol la traversée La Réunion - Tamatave en cinq heures de vol.

Le 15 juin, les frères Genets sur le F-AMHD réalisent le premier vol Tamatave - Sainte Marie.

Le 22 juin, André Robert à bord d'un Farman 403 disparaît en mer sur le trajet Madagascar - Réunion.

Le 30 juin, à Mananjary, les frères Genet organisent une manifestation aérienne, précédée de baptêmes de l'air et suivie de démonstrations d'acrobaties exécutées à bord de l'avion, en vol par Marcel Genet qui se termine par un saut en parachute.

Page 20

Le « Matin » du 12 juillet 1935 cite pour le baptême au Bourget de l'avion « Ville-de Tananarive » destiné à la ligne Madagascar : *« Le Ministre de l'Air Général Denain, le Ministre des Colonies, Louis Rollin, Monsieur Boulard, Vice-Président du Conseil Municipal de nombreuses personnalités ont assisté le 11 juillet 1935 au baptême d'un avion trimoteurs « Ville de Tananarive » ... Madame Denain est la marraine de l'avion. Le ministre annonce qu'un grand projet sera bientôt réalisé : la jonction de la ligne Tananarive - Broken-Hill avec la ligne Alger - Brazzaville, ce qui permettra à la Poste et aux passagers d'aller de Madagascar en France par une ligne aérienne 100% française.*

En juillet, le premier passager France - Madagascar, une journaliste madame Titayna inaugure la ligne.

Le 5 août, les deux premiers passagers Tananarive - Broken-Hill (Zambie).

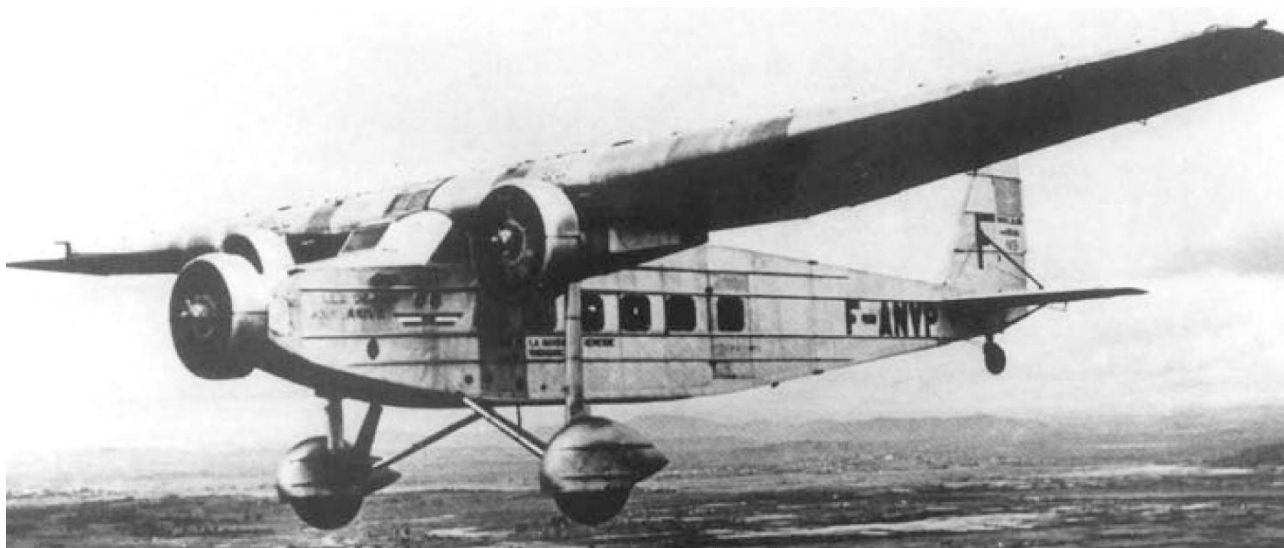
« L'intransigeant » d'août 1935 écrit : *« ... La mise en service de deux trimoteurs Marcel Bloch 120 sur Tananarive - Broken-Hill permet à René Lefèvre et Jean*

Assollant d'emmener des passagers depuis le 6 août... Les billets sont délivrés à la gare de chemin de fer où s'enregistrent les bagages et le fret... ».

Le 11 août, l'aéro-club de Majunga organise une superbe fête aérienne.

Le 15 août, premier vol de la société Potez Aéro Service avec le pilote Rémy Bouchard.

En août, à la suite d'une panne de moteur, Percy Mayer et son passager Jean Delplanque tombent en forêt primaire dans la région de Moramanga. Après six jours de marche, ils rejoignent un village.



Le Bloch 120 "Ville de Tananarive" en vol entre Tananarive et Ivato.

Le général Denain, ministre de l'Air, met à la disposition de Madagascar deux trimoteurs Marcel Bloch 120, vitesse de croisière 220 Km/h, transportant cinq passagers.

Le 15 août, création des lignes intérieures malgaches avec deux bimoteurs S.P.C.A. puis des Simoun mis à la disposition de la « Grande Ile » par le ministre de l'Air français. Le 15 août, premier vol de la société Potez Aéro Service.

Le 9 octobre, inauguration de la ligne aérienne française Alger - Tananarive.

Le 12 octobre, le gouverneur général de Madagascar, Léon Cayla, prononce un important discours au cours duquel il fait le point de l'aviation malgache « ... C'est vers l'aviation que se tournent tous les regards. Il y a quinze mois à peine un petit avion d'école, celui de l'Aéro-club de Tananarive, représentait à lui seul à Madagascar l'aviation civile. Ce modeste précurseur ne joue plus aujourd'hui que le rôle effacé de « rouleur au sol », entre les mains des néophytes de l'air : mais quatorze appareils de tourisme ont pris sa suite et la nouvelle ligne postale Tananarive - Broken-Hill, qui met la colonie à neuf jours de Paris, a reçu quatre grands trimoteurs de transport. Ainsi les ailes malgaches ont hardiment pris leur essor. Ce n'est plus seulement à Tananarive que se forment les pilotes : Majunga, Tamatave et Fianarantsoa viennent de constituer des aéro-clubs qui entendent rivaliser d'activité avec celui de la capitale. Aux aviateurs de grands raids, qui les premiers ont survolé l'Île Rouge, revient pour une large part un si bel élan Si beaucoup hélas ! ne sont plus là pour mesurer l'œuvre dont ils furent les prestigieux propagandistes, leurs noms demeurent sur le monument qu'Ivato a

pieusement élevé aux morts de l'aviation coloniale. Disposant dès maintenant de 110 terrains d'escale ou de secours, couverts par un service météorologique dont la vigilance n'est jamais en défaut... l'aviation malgache est pleine d'allant et de confiance. Elle a conscience de son rôle et elle est prête à le remplir ».

Le 22 octobre, pour la deuxième fois dans l'année, l'équipage Genin et Robert fait le trajet France - Madagascar, mais cette fois-ci en 2 jours et 9 heures sur un Caudron Simoun. Il s'agit d'un nouveau record.

Page 21

Du 20 au 29 octobre, l'aéro-club de Tananarive lance l'édition d'enveloppes de bienfaisance qui portent un cachet spécial « *Tour de Madagascar en avion* », les cachets indiquent la succession des étapes.

Le 9 novembre, inauguration de la ligne entièrement française Alger - Tananarive, assurée par la Régie Malgache et la Régie Air Afrique. Elle réalise la jonction avec la ligne Tananarive - Broken-Hill (Zambie), prolongée elle-même jusqu'à Elisabethville par la Régie malgache avec l'équipage Poulain et Lambert (pilotes), Massias (radio), Lefèvre (mécanicien), accompagné de deux passagers sur l'avion Bloc 120 « Sirius » immatriculé F-ANNX propriété d'Air France. Cette ligne de 2.776 kilomètres qui réduit de onze à huit jours la durée du trajet, dessert les escales d'Aoulef, Gao, Fort-Lamy, Coquilhatville, Fort-Francqui, Elisabethville, Broken-Hill, Quelimane et du Mozambique.

Le 28 novembre, à l'occasion de la liaison Diego - Tamatave, le premier atterrissage d'un avion est réalisé à Sambava et Antalaha.

Le 1^{er} décembre, vers cinq heures du matin, un avion de l'aéro-club de Tamatave, ayant à bord le sergent moniteur Durand et un de ses élèves monsieur Joulié, fait un amerrissage forcé en raison d'un incident de moteur. Les deux aviateurs sur l'une des ailes de l'avion qui flotte, sont secourus, trois quarts d'heure après, par une vedette qui remorquera l'avion vers le port. Les deux aviateurs sont légèrement blessés.

Le 2 décembre, première liaison Alger - Tananarive par la Régie Malgache et la Régie Air Afrique.

Un article dans le journal « La Dépêche » du 23 novembre relate un autre événement : « ... *Partis d'Ivato le 21 à huit heures, ils ont atterri à 10h 20 à Mananjary d'où ils devaient repartir ce matin pour Manakara et Fort-Dauphin. Ils seront ensuite à Tuléar et Morondava pour être de retour à Tananarive le 24 novembre dans la matinée* ».

Le 21 décembre, Genin (pilote d'Air France), et André Robert, partis du Bourget le 18 décembre à 22 heures 38, posent leur Caudron 635 « Simoun » à moteur Renault de 180 Cv baptisé « Gody Radio » et immatriculé F-ANMA, à Tananarive Arivonimamo. Ils établissent le premier record sur la ligne Alger - Tananarive, franchissent 8.665 kilomètres en 2 jours et 9 heures, en 57 heures et 36 minutes de vol par l'itinéraire Syrte, Assouan, Juba et le Mozambique.

Le 9 décembre, la ligne Alger - Brazzaville de la Régie Air Afrique est raccordée à Elisabethville à la ligne Congo - Madagascar de la Régie Malgache.

Le 25 décembre, le Farman 199, équipé d'un moteur Lorraine de 325 Cv baptisé « Roland Garros », parti du Bourget le 19 décembre, se pose à Ivato ayant à son bord Jean Laurent propriétaire de l'avion, Roger Lénier navigateur radio et Joseph Touge le pilote. Le 28 décembre, ils repartent pour La Réunion et après un vol vers Maurice, repasseront à Madagascar le 26 janvier 1936 en route pour Marseille où ils arrivent le 11 février.

Fin décembre, sur un avion Maillet-Lingel 20-02, Pharobord et Klein tentent de battre le record de vitesse Paris - Madagascar pour bénéficier d'une prime offerte par le Ministère de l'Air. Le 26 décembre à Wadi-Halfa, un accident met fin à leur voyage, l'équipage se tue.

En 1935, l'aéro-club de Madagascar ouvre une souscription au profit de madame Finat et de ses enfants. Cette souscription close en août rapporte la somme de 19.575 Frs envoyée à madame Finat par la Banque de Madagascar.

En 1935, le général Denain, ministre de l'Air, met à la disposition de Madagascar deux avions trimoteurs Bloch 120 pour la ligne transafricaine, France-Madagascar.

La Régie Malgache déclare avoir transporté pour l'année 1935 : 22 passagers, 768 Kilos de fret et 6.768 kilos de poste.

1936

Jean **Assollant** et René Lefèvre créent les lignes intérieures de Madagascar

Le 9 janvier, le Bloch 120 immatriculé F-ANTK est accidenté sur l'aérodrome de Lumbo (Mozambique).

Page 22

Le 2 février, l'équipage composé de madame Finat et du lieutenant pilote Raynaud, sur un avion Caudron 600 « Aiglon » équipé d'un moteur Renault de 100 Cv, immatriculé F-AOGT et baptisé Maurice Finat, (en mémoire de son mari) part de France et arrive à Tananarive.

En mars, André Robert, avec un Farman 403 équipé d'un moteur Renault de 150 Cv, tente de gagner La Réunion. Malgré d'importantes recherches il restera introuvable.

Le 15 avril, sur son avion personnel, le De Havilland Push-Moth immatriculé F-AMRX, Jacques Davioud surnommé « le chirurgien volant » et son passager l'Administrateur Fleuret se tuent à l'atterrissage à Majunga en provenance de Tananarive. Une perte de vitesse, l'avion brule et est entièrement détruit.

Le journal « La Nation Malgache » n° 26 du 17 avril (Rédacteur en chef Joseph Ravohangy) relate :

« Le docteur Davioud est mort dans un terrible accident d'avion - Le docteur Davioud et un administrateur ont été tués dans un accident d'avion à Majunga.

Le docteur Davioud était un éminent homme de science, mais ce qui est mieux, un homme de cœur, vertu assez rare chez les civilisés de Madagascar, pour qu'on ait le devoir de le signaler. Nous déplorons que l'aviation touristique ne soit pas suffisamment au point et cause trop souvent des accidents mortels, rançon fatale de tout progrès humain ».

Sont cités à l'ordre de la nation par le ministre des colonies, le 20 mai 1936 : « *Fleuret Raoul-Alfred- Antoine, administrateur et Davioud Jacques-Marie-Léon* ».

Le 19 avril, premier service passagers Paris - Tananarive par la Régie Air Afrique et la Régie Malgache sur l'itinéraire Marseille, Alger, El-Goléa, Aoulef, Gao, Zinder, Fort-Lamy, Fort-Archambault, Bangui, Lisala, Bumba, Stanleyville, Kindu, Bukama, Elisabethville, Broken-Hill, Tête, Quelimane, Mozambique, Maintirano et Tananarive.

En mai, les Régies Madagascar et Air Afrique sont autorisées à prendre des passagers entre Alger et Tananarive sur les Bloch 120. Le trajet est de huit jours. Le billet Paris - Tananarive coûte 10.000 francs (l'équivalent de 6.070 euros).

En juin, Air Afrique assure désormais la ligne Bangui - Brazzaville qui est détachée de la ligne Alger- Tananarive.

Pour le premier semestre de 1936, la Régie Malgache passagers, 4.228 kilos de fret et 3.496 kilos de poste.

Fin août, René Lefèvre est nommé sous-directeur d'Air Afrique.

Le 10 septembre, par décision gouvernementale, l'escale Quelimane est provisoirement rétablie sur la ligne aérienne Tananarive - Broken-Hill Elisabethville.

Le 27 octobre, une décision gouvernementale nomme une commission chargée d'étudier un projet de liaison postale aérienne intérieure : monsieur **Assollant**, chef pilote en fait partie.



Cachet de la poste à l'occasion du premier voyage aérien en novembre 1936.

Le 9 novembre, premier voyage Madagascar - Europe par Air Afrique via Elisabethville, Stanleyville, Bangui, Alger, Marseille, Paris. La poste française appose un cachet spécial sur le courrier.

Page 23

Le ministère de l'Air affecte trois Caudron Simoun (munis d'un émetteur récepteur T.S.F. ondes longues et courtes) à la colonie de Madagascar pour les liaisons postales. La livraison des avions est prévue pour la fin janvier 1937. Ils sont destinés à assurer les liaisons postales à l'intérieur de la colonie.

Lefèvre met à la disposition de la colonie son avion personnel, un Caudron Phalène immatriculé F-AMGB à moteur Hispano de 150 Cv.

1937

Le 11 mars, le pilote Montiel de la maison Caudron sur un Caudron Simoun appartenant à messieurs Trechot se pose à Tananarive. Au retour, le 12 mars au petit matin, accidentés ils trouvent la mort en mer au large de Zanzibar.



De gauche à droite : M. Ott, Henri Fraïse et son épouse, Percy Mayer, le gouverneur Cayla, M. Garsault, René Lefèvre, au premier plan Rasoloson au départ du Rallye de la France d'outre-mer en 1937.

Le 13 juin, quatre avions prennent départ de Tananarive - Ivato pour participer au « Rallye Aérien de La France d'Outre-mer » organisé par le « Comité de la Foire Internationale de Paris de 1937 ». Ils arrivent à Paris avant la date limite fixée le 4 juillet.

René Lefèvre César Ott et le mécanicien Rasoloson sur le Caudron Phalène F-AMGB équipé d'un moteur Hispano de 170 Cv,

Henri Fraise et son épouse sur leur Puss-Moth F-AMUY n° 2,

Percy Mayer et son passager M. Garsault sur son Puss-Moth F-APZX,

Philippe Trechot sur le Salmson F-AOCY qui disparaît en mer.

Le trajet: Dar Es-Salaam, Nairobi, Khartoum, Wadi-Halfa, le Caire, Benghazi, Tripoli, Naples, Rome et Marseille.

Avec deux avions, Henri Fraise et son épouse, Percy Mayer avec M. Duvillard (nouveau Pilote de Madagascar Air Service) quittent Paris le 7 décembre pour le vol de retour vers Tananarive.

Le 1^{er} septembre, la Régie Air Afrique absorbe la « Régie Malgache » et la ligne aérienne Tananarive Broken-Hill devient Tananarive - Alger sous la dépendance de la Régie Air Afrique.

Deux avions trimoteurs S.P.C.A. VII 30T sont fournis par le gouvernement au « Service de la Navigation Aérienne de Madagascar ». Les lignes intérieures de Madagascar sont effectuées sur Simoun.

En décembre, le réseau Air Afrique comprend la ligne hebdomadaire Alger - Elisabethville - Tananarive de 10.488 kilomètres, et un service hebdomadaire Elisabethville - Tananarive.

En 1937, des études sont engagées pour assurer l'éventualité d'une liaison Madagascar - La Réunion pouvant se prolonger jusqu'à l'île Maurice.

1938

Le 7 janvier, inauguration du terrain d'atterrissage de Soavinandriana.

En avril, Edouard Lecteur, pilote, rejoint Jean **Assollant** et René Lefèvre au Service de l'Aviation Civile Malgache.

Page 24

Le 12 juillet, première liaison Madagascar - La Réunion par Air Afrique. L'équipage Dagnaux, Avignon, pilotes et représentant la Régie Air Afrique à Madagascar, Carot mécanicien et Chantalou radionavigant. Le Bloch 120 immatriculé F-ANVP, équipé d'un réservoir supplémentaire de Potez 25 installé en cabine avec une pompe Japy pour transférer l'essence dans un réservoir de l'avion, décolle d'Ivato de très bonne heure le matin. Ne pouvant se poser sur la piste trop courte de Saint-Denis, l'avion se pose sur la plaine de la Pointe des Galets, derrière le port après 6 heures et 5 minutes de vol. Le vol de retour se fait le 12 en 5 heures 35 minutes de vol. Jean Dagnaux raconte son vol dans « La vie aérienne » du 14 décembre 1938.

Sur les enveloppes des lettres transportées sur les vols, un cachet spécial de la poste « *voyage d'étude Réunion Madagascar 12 juillet 1938* ».

Le 10 juillet, l'escadrille d'Ivato et l'Aéro-club de Tananarive organisent la fête annuelle de l'air à Ivato qui se termine par un feu d'artifice. Les bénéfices sont répartis entre les œuvres de bienfaisances du ministère de l'Air et la caisse de secours des formations aériennes de la grande île.



Le Bloch 120 en escale à Maintirano

Le 1^{er} novembre, après une réorganisation du réseau malgache entreprise en 1937, les deux lignes nord et sud sont ouvertes pour desservir vingt-neuf escales avec deux avions Bloch 120 COL « Scorpion » dont l'un n° 5 « Sirius » est immatriculé F-ANNX, et le n°6 « Ville de Paris » est immatriculé F-ANTK : les courriers se faisant sur trois jours avec une moyenne de six escales par jour. Là où il n'existe pas d'aire d'atterrissage, le courrier est lancé à basse altitude, comme par exemple à Nosy-Be, et recueilli par un postier.

La ligne nord : Ivato, Madirovalo, Majunga, Port-Bergé Antsohihy, Analalava, Ambanja, Nosy-Be, Ambilobe, Diégo, Vohémar, Sambava, Maroantsetra. La ligne sud : Ivato, Arivonimamo, Tsiroanomandidy, Ankavandra, Miandrivazo, Belosur-Tsiribihina, Morondava, Manja, Morombe, Tuléar, Betioky, Ampanihy, Tsihombe, Behara, Fort-Dauphin, Betroka, Ihosy.

L'avion de la Régie Air Afrique arrive à Tananarive le samedi pour repartir le mercredi. René Lefèvre, sous-directeur de la Régie Air Afrique, relie directement Madagascar à la France.

1939

Air Afrique exploite la ligne « La grande Pénétrante » Alger - Tananarive en six jours : Alger - El-Golea - Aoulef - Gao (escale de nuit) - Niamey - Zinder - Fort-Lamy (escale de nuit) - Fort-Archambault - Bangui - Bumba - Stanleyville (escale de nuit) - Kindu - Kabalo Bukama - Elisabethville (escale de nuit) - Broken-Hill -

Tete - Quilimane - Mozambique (escale de nuit) - Maintirano - Tananarive. Le prix du billet Marseille - Tananarive est de 13.500 francs (environ 5.000 €) ; l'agence Air Afrique à Tananarive est rue Carayon (actuelle lalana Printsy Ratsimamanga) et à Maitirano le chef de district est l'agent d'Air Afrique.

C'est en 1939 que se fait la fusion de la Régie Malgache avec Air Afrique. Jean Dagnaux en est le directeur, René Lefèvre le sous-directeur et Jean **Assollant** directeur des lignes intérieures de Madagascar.

Le 4 janvier, le pilote Ringel et un mécanicien effectuant un « vol postal » sur le Caudron Simoun immatriculé F-AMPQ en raison de très mauvaises conditions météorologique se déroutent du trajet Majunga Tananarive, essayent de rejoindre Andrafiavelo, se posent en campagne » en panne d'essence près de Ankilifolo à quarante kilomètres de Antsolaro à proximité du lac de Masama. Le pilote et le mécanicien signalés disparus ont passé une nuit et une journée pour rejoindre un village. L'avion est très endommagé, plan droit et central brisé, atterrisseur droit arraché, hélice tordue.

Page 25



Les Potez 25 à Ivato

Le 22 février, un arrêté du gouvernement général de Madagascar fixe les terrains d'aviation civile.

Le 23 mars, le règlement d'utilisation de l'aérodrome d'Ivato est établi et signé par le chef du service de l'aéronautique civile monsieur Costarramone et le commandant Dire.

Le 3 avril, accident à Morondava : le pilote Jacques Ringel se tue peu après le décollage à mille cinq cent mètres du terrain, sur le Caudron Simoun immatriculé F-AOOT, le mécanicien Roland Chollet est grièvement blessé et il est transporté à l'hôpital de Morondavo, puis évacué le lendemain sur

Tananarive par avion sanitaire. Monsieur Hyver expert du Bureau Véritas estime que la cause de l'accident est un défaut d'alimentation d'essence. Les gendarmes qui procèdent à l'enquête indiquent que l'avion a heurté un arbre qui le coupe à hauteur du pare-brise, l'aile droite se détache et l'avion continue sa course.

En mai, Jean **Assollant** convoie à Madagascar le premier Caudron Goéland.

Le 19 août, le journal officiel de Madagascar (page 1056) publie au titre de la « Légion d'honneur » : M. Chollet Roland - Raphaël - Jérôme, radiomécanicien navigant au service de la navigation aérienne, 23 ans de services militaires et pratique professionnelle - Titre exceptionnel. M. Vyé Léon - Ernest, mécanicien radionavigant au service de la navigation aérienne de Madagascar, 16 ans de services militaires et de pratique professionnelle - Titre exceptionnel.

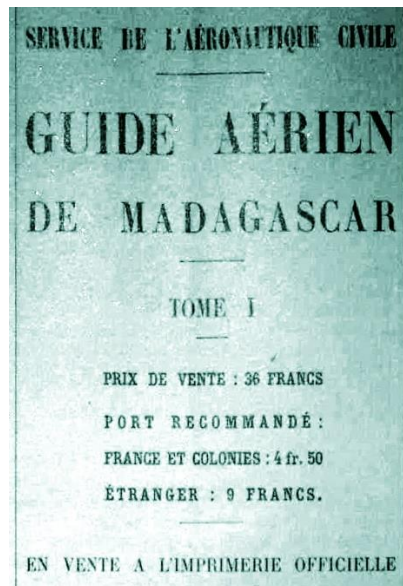
Avec la guerre, l'exploitation des lignes aériennes passe à l'autorité militaire, puis est rendue à l'exploitation civile en 1940.



Carte de la ligne Air Afrique Alger - Tananarive en 1939 (collection Musée Air France)

1940

Le 25 janvier, un arrêté publié au journal officiel de Madagascar et Dépendances du 2 février fixe les conditions générales de transport sur les lignes aériennes régulières du service de l'aéronautique civile de Madagascar. En son « *Article 4, Tarifs. - Le prix du billet sera calculé en se basant sur le taux de 1,75 francs le kilomètre parcouru* »



Publicité du « Guide Aérien de Madagascar » dans le Journal Officiel de Madagascar et Dépendances du 11 mai 1940

En juin, le Journal Officiel de Madagascar et Dépendances annonce la parution et la mise en vente du « GUIDE AERIEN DE MADAGASCAR » édité par le Service de l'Aéronautique Civile au prix de 36 F.

Le 18 juin, le gouverneur général de Madagascar et dépendances, M. de Coppet prend un arrêté plaçant le service de l'aéronautique civile de Madagascar sous le commandement de l'Air à Madagascar, à titre de section autonome des forces aériennes de l'Afrique orientale française. Ce décret paraît au Journal officiel de Madagascar et Dépendances du 29 juin 1940.

En septembre, un Lockheed 14 d'Air Afrique effectuant la liaison entre Madagascar et Dakar et en escale à Elisabethville est confisqué par les autorités belges et les pilotes internés.

Le 26 décembre, un arrêté accorde aux élèves des établissements scolaires de Tananarive une réduction de 50% sur le prix des transports sur les lignes aériennes du service de l'aéronautique de Madagascar.

Fin 1940, à Ivato, un dimanche matin, l'adjudant-chef Chevalier, après avoir fait le plein de carburant d'un avion sanitaire, éloigne son camarade, sans prendre le temps de chauffer le moteur, décolle en laissant croire qu'il prend la direction de Maurice, se retrouve à court d'essence dans le canal de Mozambique et atterrit dans un marécage. Le journal « L'Eclaireur » du 21 juin informe que le tribunal militaire de Tananarive a condamné par défaut l'adjudant-chef Chevalier à dix ans prison et mise de ses biens sous séquestre pour désertion à l'étranger en temps de guerre et utilisation d'un avion militaire.

Deux appareils Lockheed L-14 Super Electra de la régie Air Afrique qui assurent la liaison Madagascar - France sont confisqués par les autorités belges à leur atterrissage à Elisabethville reçoivent les immatriculations belges OO-CAG et OO-CAH.

1941



A Ivato, chargement de la poste dans un Caudron Simoun. 17

Le 6 janvier, un arrêté" fixe les tarifs à appliquer sur les lignes aériennes régulières du service de l'aéronautique civile de Madagascar, applicables à partir du 15 février 1941. A titre d'exemple : Tananarive - Majunga 700 F (201 € en 2003) et Tananarive- Diégo 2.335 F (670 € en 2003).

Le 13 janvier, Jean **Assollant** inaugure officiellement la liaison aérienne Tananarive - La Réunion en Goéland emportant une quantité d'essence telle que les vols se font sans un passager. A 11 heures, l'avion baptisé « Jacques Ringel » se pose sur l'aérodrome de la Possession. La presse locale Réunionnaise commente : « ... un voyage régulier Tananarive - Réunion en 3 heures et demie. Cela semble une gageure en comparaison du voyage Pointe des Galets - Tamatave en 36 heures, et Tamatave - Tananarive en une journée environ... ».

En septembre, Jean **Assollant** inaugure l'aérodrome de Mahanoro sur le Puss-Moth immatriculé F-AMUY.

1942

« **La campagne de Madagascar** » Au début de 1942, craignant un possible déploiement des Japonais dans l'Océan Indien, les Anglais décident de

s'implanter à Madagascar qui est sous le contrôle des forces de Vichy. Le groupe de l'Armée de l'Air est engagé dans la bataille des sous le contrôle des forces de

Le débarquement des Anglais le 5 mai.

Le 5 mai, dès 5 heures du matin, les chasseurs et les bombardiers anglais du porte-avions l' « Indomitable » attaquent le port de Diego et l'aérodrome. Les destructions sont considérables, cinq Morane MS 406 sont détruits, deux autres sont endommagés et deux Potez 63-11 sont touchés.

L'aviation française, totalement neutralisée à Arrachart, va poursuivre quelques attaques à partir de d'Ivato.

Page 28

Le 7 mai, dans la matinée a lieu le premier et unique combat aérien dans le ciel malgache. Une patrouille de trois MS-406 (n°993 capitaine Léoneti, n°995 capitaine (de réserve) Jean **Assollant** et n°842 lieutenant Laurant) de l'E.C. 565 qui effectue une reconnaissance au sud de Diego est interceptée par plusieurs Martlet II du squadron 881 basés sur le porte-avions anglais « Illustrious ». Un des chasseurs anglais est touché et doit amerrir à proximité d'une plage, tous les appareils français sont abattus. Jean **Assollant** est tué, Léoneti d'abord porté disparu rejoint Diégo quelques jours plus tard, Laurant qui s'est « posé sur le ventre » est indemne.

Le 7 mai, à proximité de Diego, trois Potez 63-11 sont interceptés par des « Marlet » britanniques. Le premier Potez se pose avec à son bord l'adjudant De Banlatier-Lantage et le sergent Buffet qui blessés sont fait prisonniers par les anglais, le lieutenant Harmant est mort. A bord du deuxième Potez, l'adjudant Dietsch et le sergent Loriette sont tués alors que l'observateur le lieutenant Eloise saute en parachute. Le troisième Potez avec le lieutenant Humbert, le sergent-chef Renault et le sergent Benz réussit à s'échapper. A l'aérodrome d'Arrachart deux MS-406 sont incendiés.

Le 12 mai, le Squadron 20 de la South African Air Force basé à Lindi (au Tanganyika) s'installe sur l'aérodrome de Diego avec seize Bristol « Beaufort ».

Le 29 mai, les britanniques aperçoivent un avion non identifié au-dessus de Diego : leurs patrouilles aériennes ne parviennent pas à retrouver l'avion, l'appareil était un petit hydravion démontable Youkosuko E14Y1 embarqué sur un des cinq sous-marins japonais I-10 qui patrouillaient dans la zone.

Le 31 mai, un avion de la SAAF (South African Air Force) détruit un Potez 25 à Ivato.

Le 17 juillet, trois avions britanniques « Beaufort » font un raid sur l'aérodrome de Majunga.

Le 10 septembre, les Anglais reprennent les hostilités à partir de Diégo Arrachart ayant pour objectif la prise de Tananarive et de l'aérodrome d'Ivato, il sera occupé le 23 septembre au soir. L'aérodrome de Tuléar est également occupé au cours du mois de septembre.

Le 11 septembre, le capitaine Baché avec un Potez 63-11 bombarde le pont de la Betsiboka pour atteindre une colonne britannique qui faisait route vers Tananarive.

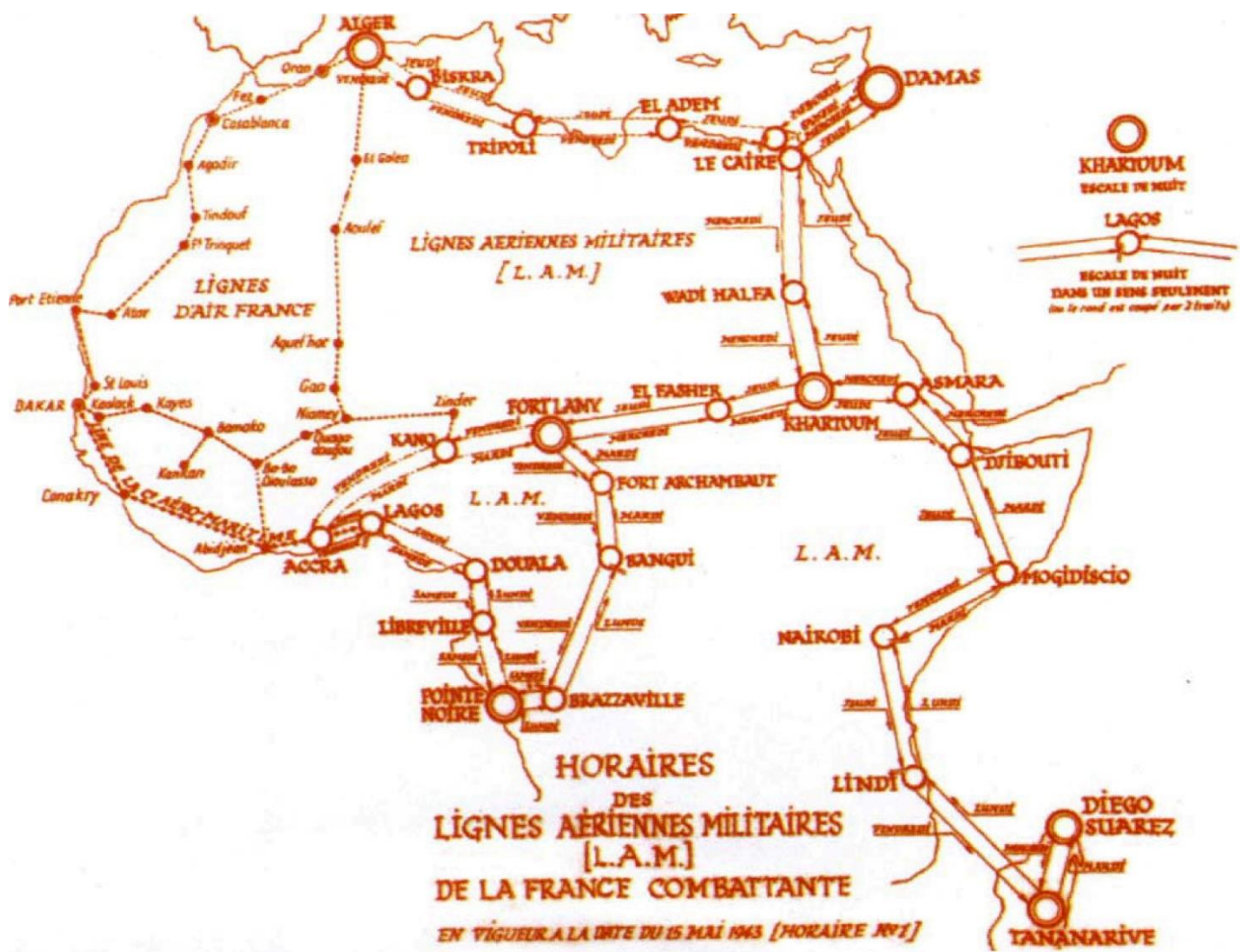
Le 3 octobre, le « Flight 1433 britannique » avec des avions Westland « Lysander » s'installe à Antsirabe.

Du 7 au 13 octobre, les Anglais bombardent avec des Maryland et des Beaufort le terrain d'Ihoso plusieurs avions sont détruits dont un Potez 63-11 et un Potez 29.

Le 20 octobre, un Morane MS 406 mitraille des troupes britannique venant de Tulear.

Le 22 octobre, deux « Maryland » britanniques bombardent à nouveau Ihoso, mais le MS 406 a été déplacé à Betroka.

« **Le réseau aérien de la France Libre** » - A la fin de 1942, les lignes aériennes militaires, qui relient depuis Damas et Alger les territoires africains rattachés au général De Gaulle, desservent Madagascar



Carte du réseau aérien militaire en 1942

..../....

LES HOMMES de l'Aviation Malgache

Jacques ALEXANDRE

Jacques Alexandre naquit le 14 juin 1919 à Loudun (Vienne), fils d'un notaire, père de deux enfants Chantal et François. Polytechnicien, il fit en même temps que ses études à Polytechnique une licence de chimie et une licence de théologie. Il fit son service militaire comme engagé pour la durée de la guerre plus six mois, durant lequel il est breveté pilote aux Etats-Unis.

Ingénieur pour la direction technique d'Air France au centre d'essai en vol de Brétigny (1946), ingénieur au centre d'exploitation d'Air France à Dakar (1946-1957), directeur adjoint d'Air France à Alger (1957-1959), directeur du secteur Afrique Ouest d'Air France (1959-1960), directeur général de la société pour le développement aérien en Afrique (1960), directeur attaché au président d'Air Afrique (1962), directeur des programmes et de l'exploitation d'Air Afrique (1961).

En novembre 1961, il est le premier directeur général de la compagnie nationale Air Madagascar, fonction qu'il assurera jusqu'en 1974.

De 1972 à 1974, président-directeur général de la Société Financière pour le développement du transport et du Tourisme - SOFITRANS, administrateur (1972) puis vice-président de la Société Malgache des hôtels internationaux - SOMHI, administrateur des Travaux Aériens de Madagascar - TAM.

Il rejoint la direction d'Air France comme adjoint du directeur général d'Air France monsieur Giraudet, il est nommé directeur des « Matériels nouveaux » où il dirige la mise en exploitation des Boeing 737 et de Concorde.

Mis à la retraite d'Air France en 1983, il est souvent sollicité comme conseil au transport aérien notamment à Air Guadeloupe et à Euralair.

Jacques Alexandre est Chevalier de la Légion d'honneur, officier des ordres nationaux du Sénégal, de la Côte d'Ivoire et de l'Ordre National Malgache, Commandeur du Croissant vert des Comores.

A la suite d'une longue maladie et très éprouvé par la mort de sa femme et de sa fille, il mourut le 7 juillet 1995 à Paris.

Daniel ANDRIANTSITOHAINA

Daniel Andriantsitohaina naquit le 3 septembre 1920 à Tananarive (rue Gallieni), fils du premier grand chancelier de l'Ordre National malgache, fit ses études à l'Ecole Luthérienne d'Antsirabe puis à l'ESCA à Ambatolampy et pour finir à l'Ecole Agronomique de Tananarive.

Père de cinq enfants : Solange, Pierre, Philippe, Jean-Luc et Geneviève.

Son premier poste fut de directeur du Service Antiacridien à Ranohiry. Il créa une entreprise de transport routier pour desservir Majunga, Tuléar et Morondava, au départ de Tananarive.

Il fut premier président du conseil d'administration de la compagnie nationale Air Madagascar en novembre 1961.

Commandeur de l'Ordre National et chevalier de la Légion d'Honneur, il mourut à Tananarive en décembre 1984.

Il mourut à Tananarive en décembre 1984.

Jean ASSOLLANT

Jean **Assollant** naquit à Versailles en 1905, il entra d'abord dans la marine marchande comme élève officier, puis en 1923, il s'engagea à Istres comme élève pilote, fut affecté à dix-neuf ans au groupe de chasse du Bourget. En 1925, il partit comme volontaire au Maroc où son avion fut touché lors d'un vol de reconnaissance. Il fut décoré de la Croix de Guerre et de la Médaille Militaire, à dix-neuf ans et demi, il fut le plus jeune médaillé de France. En 1929, Jean **Assollant**, René Lefèvre (navigateur) et Lotti (radiotélégraphiste) sont les premiers français à traverser l'Atlantique Nord d'ouest en est, les 13 et 14 juin 1929, avec « l'oiseau-canari » avion Bernard-Hispano à moteur Hispano de 600 Cv, en vingt-neuf heures et vingt minutes de vol, à la vitesse de 188 kilomètres heure ; vingt minutes après leur décollage, ils découvrent dans le fuselage un passager clandestin.

Page 64

C'est le gouverneur général Léon Cayla qui demande à Jean **Assollant** d'organiser avec René Lefèvre le réseau aérien malgache. Le 9 février 1938, une décision nomme Jean **Assollant**, chef du service de l'aéronautique civile de Madagascar. En 1939, lors de la fusion d'Air Afrique avec la Régie Malgache, Jean **Assollant** est nommé directeur des lignes intérieures de Madagascar. En mai 1939, il convoie à Madagascar le premier Goéland.



Jean Assollant en vol au poste de pilotage du Bloch 120

Passionné de cheval comme son épouse, il fonde en 1937 le « Club de l'étrier » de Tananarive.

Le 16 mars 1935, à la base aérienne d'Ivato, le gouverneur général Cayla remet à Jean **Assollant** et René Lefèvre les insignes d'officier de la Légion d'honneur.

Il fut l'auteur du Guide Aérien de Madagascar décrivant les différents itinéraires accompagnés de cartes, publié en 1940.

Il fut tué à proximité de Diego, au cours d'un combat aérien contre les Anglais le 7 mai 1942, où il fut abattu sur son Morane 406. Il fut inhumé dans le cimetière des pères Jésuites à Ambohipo près de Tananarive. Il est commandeur de « L'étoile d'Anjouan » nommé par décret le 12 janvier 1935 (Cf. cette date).

Une avenue de Tananarive, dans le quartier de Tsimbazaza, portait son nom ; dans cette avenue furent installés les bureaux de l'Aéronautique Civile devenus par la suite les premiers bureaux de l'ASECNA, puis en 2003 le siège de l'ACM (Aviation Civile de Madagascar). Dans cette avenue habita sa veuve. L'avenue porte maintenant le nom de Lalana Fernand Kasanga.

Philippe BULTÉ

Philippe Bulté, né le 25 septembre 1925 à Djibouti, fils d'un administrateur des colonies, fit ses études au collège Saint Michel et au Lycée Gallieni de Tananarive. Engagé volontaire dans l'armée de l'air en mars 1944, il suivit sa formation de pilote aux Etats-Unis.

En 1947, de retour à Madagascar, il participe à la création de la compagnie privée Air Madagascar dont il est le premier pilote.

En 1948, il rentre à Air France où en 1949 il devient commandant de bord, et en 1954, instructeur en ligne. Durant sa carrière à Air France, il est commandant de bord sur la presque totalité des avions en service jusqu'au Concorde et au Boeing 747.

En 1972, nommé pilote inspecteur de l'OCV (Office du Contrôle en Vol), en 1975, devient chef de l'OCV. Membre de la commission permanente du Transport supersonique, il participe à la certification du Concorde et de l'Airbus.

Après avoir cessé son activité de pilote à Air France, pour conserver ses licences valides et par passion, il fait des vols comme commandant de bord instructeur sur le Boeing 747 d'Air Madagascar.

Père de quatre enfants, il reçoit la Médaille d'Honneur de l'Aéronautique, est Chevalier de La Légion d'Honneur (1987), termine sa carrière avec 33.000 heures de vol.

Il mourut à Meudon le 1er octobre 1988.

André CAILLOL

Le pilote André Noël Joseph Caillol se pose à Tananarive le 1 janvier 1930 et périt au Congo belge avec Roux et Dodement le 18 janvier 1930, dans un accident, au cours d'un voyage Madagascar - France en avion Farman 190.

Le monument aux morts construit en décembre 1932 à l'entrée de la base aérienne militaire d'Ivato portait initialement le nom de monument Roux - Caillol - Dodement.

Une place de Tananarive dans le quartier d'Ambatomena portait le nom de « Place Caillol », et s'appelle maintenant « Kianja 19 mey 1946 »

Léon CAYLA

Léon, Henri, Charles Cayla, né en 1881 à Oran, est le quatrième de cinq enfants de Emile Cayla, directeur de la compagnie des Eaux à Oran. (Une place d'Oran porte le nom de Cayla).

En 1918, Léon Cayla arrive pour la première fois à Madagascar, comme directeur de cabinet du gouverneur général Schrameck qui le note : « fonctionnaire d'élite ».

Nommé gouverneur général de Madagascar le 10 février 1930, entre en fonction le 1^{er} mai 1930 jusqu'au 25 juin 1939, puis de nouveau, du 30 juillet 1940 au 11 novembre 1940, la durée de son commandement à Madagascar est exceptionnelle. Il est remplacé par le Gouverneur Anet.



De gauche à droite : Le commandant Dire, le pilote Jean Assollant, le gouverneur général Léon Cayla et le pilote René Lefèvre.

Le gouverneur Cayla construit l'avenue Falière et la mairie de Tananarive en 1936 (Avenue Falière, devenue aujourd'hui l'avenue de l'Indépendance où s'étaient installées les agences d'Air France (de 1945 à 2003) et d'Air Madagascar). Il apprend à piloter à l'aéro-club de Madagascar, puis pilote lui-même son avion de tournée.

Sous son impulsion, dès 1934, quatre-vingt-seize terrains d'aviation furent aménagés.

Commandeur de la Légion d'Honneur, il mourut à Saint-Germain-en-Laye le 25 avril 1965. Un jardin porte son nom à Majunga.

Gustave CHABBERT

Gustave Chabbert, naquit en 1904 à Saint-Amans-Soult près de Mazamet, d'une famille de notaires (établis depuis le XV^{ème} siècle...). Il devait devenir le notaire de sa génération, donc il fait un doctorat en droit.

En 1924, il part faire son service, et opte par esprit d'aventure pour l'aviation, officier de réserve, il apprend à piloter à l'école Blériot de Buc, puis suit le cursus par Tours et Cazaux, vole sur Caudron, Breguet, Nieuport... Le virus s'installe si fort qu'à l'issue de ses quatre années d'armée, se présente à Mont Audran, chez Didier Daurat à l'Aéropostale. Daurat a besoin de types sachant piloter mais aussi faire autre chose que piloter pour les placer dans l'encadrement du réseau. Il est donc embauché, et envoyé à l'atelier mécanique pour y recevoir une solide formation technique. Puis, est mis en ligne sur Toulouse Casablanca, sur Laté 26, puis chef d'aéroplice à Villa Cisneros, en plein désert (l'escale d'après Cap Juby). Il y reste plus d'un an, et est ensuite nommé à Dakar, comme responsable de l'exploitation des avions « terrestres » (à roues, par opposition aux hydravions).

De 1933 (naissance d'Air France) à 1939, à Dakar, ouvre personnellement sur Laté 28 toutes les lignes intérieures d'AOF, met sur pied l'exploitation transatlantique des Farman quadrimoteurs qui se substituent aux hydravions (Croix du Sud, Santos Dumont...).

En 1939, il est mobilisé à Toulouse comme pilote officier de réserve (capitaine), est principalement employé à convoier des avions multi moteurs (Bloch, Breguet) vers les unités. (*Décédé à Gurcy le Châtel le 25/02/76*)

Après l'armistice, repart sur Casablanca où avec l'aide de quelques autres cadres d'Air France il essaye de sauver ce qui peut l'être. Ramène des avions sur Casablanca (dont les Lockheed 14 d'Aéromaritime abandonnés en Afrique Occidentale), et exploite des lignes Maroc - Algérie en L 14, Wibault, Dewoitine 338. Après le débarquement américain de fin 1942, et la mise en place des Lignes Aériennes Militaires, gère l'exploitation depuis Casablanca, bien aidée par l'apport américain d'un nombre de Lockheed 14 et 18 et la remise

en route de Dewoitine 338. Fin de la guerre, effectue ses derniers vols en pilote sur des liaisons allant jusqu'à Madagascar.

En 1946, est chargé de relancer l'exploitation d'Air France depuis la plate-forme nouvelle d'Orly. Part aux Etats-Unis acheter les premiers DC-3, DC-4 et Constellation, et les met en ligne.

En 1948, part à Casablanca de nouveau pour y mettre sur pied la première compagnie « associée » d'Air France, à partir d'un embryon local nommé Air Atlas. Lorsqu'il quitte Casa en 1954, Air Atlas - Air Maroc est prête à devenir Royal Air Maroc. Simultanément, conserve son statut Air France, matérialisé par le titre de représentant général de la compagnie au Maroc.

Fin 1954, Gustave Chabbert est nommé directeur d'Air France - Réseau Local Malgache » à Tananarive, pour succéder à Pierre Larcher (avec lequel il avait été embauché par Daurat), qui vient de commencer à organiser le réseau malgache d'Air France. A Madagascar, il fonde plusieurs groupes et entités destinées à harmoniser le potentiel touristique de la région.

En 1961, à la création de la Société Nationale MADAIR, représentant régional d'Air France à Tananarive, il est nommé **vice-président du premier conseil d'Administration d'Air Madagascar**.

En 1967, il prend sa retraite à l'Ile Maurice avec le titre d'inspecteur général d'Air France.

Il meurt d'un cancer en 1976, près de Fontainebleau.

Il faisait partie de cette caste des fondateurs du transport aérien mondial tout à la fois pilotes, hommes de terrain, créateurs d'aérodromes et d'escales, politiciens, gestionnaires, et avant tout très humain. Gustave Chabbert a transmis la passion de l'aviation à son fils Bernard, pilote journaliste aéronautique bien connu et à son petit-fils Antoine pilote à Air France et pilote d'avion historique, tous deux propriétaires d'avion historiques de collection.

Henri DEDIEU

Chef pilote d'Air France Réseau local malgache en 1945, Henri Dedieu se tue lors de l'accident du 10 avril 1953 en Junker JU 52, immatriculé F-BALE, en vol cargo, peu après le décollage de Miandrivazo.

Henri DELAUNAY

Henri Delaunay (1904 1965), breveté pilote militaire en 1924, employé à la Compagnie Générale Aéropostale en 1927, le 7 mai 1928, il atterrit avec son avion en feu où il est grièvement brûlé. Après avoir été à la Compagnie Air Orient, il rentre à Air France à sa création en 1933 où il est affecté à la ligne de l'Atlantique Sud, et est nommé à Madagascar de 1950 à 1958. Le 23 juillet 1957, il reçoit au cours d'une cérémonie à La Taverne, à Tananarive, l'« Insigne heures de vol » pour ses 23.000 heures de vol.

Jean DAGNAUX

Jean Dagnaux naquit le 28 novembre 1891 à Montbéliard, d'une famille protestante. Initialement artilleur, il devint aviateur en 1915, blessé en combat aérien et amputé de la jambe gauche continua à piloter. Il reçut la Légion d'honneur en janvier 1916, après une mission particulièrement difficile, fut promu Commandeur le 8 mai 1928.

Il effectue le trajet France - Madagascar en cinquante-neuf jours, décolle de Villacoublay le 28 novembre 1926, arrive à Tananarive sur le terrain de Fortune d'Arivonimamo, le 26 janvier 1927, **réalisant la première liaison aérienne entre la France et Madagascar** (« ligne Dagnaux »).

En janvier 1928, sur sa demande, il est placé en disponibilité et fonde la Compagnie Transafricaine d'Aviation qui deviendra en 1934 la régie Air Afrique dont il sera le directeur.

Le 18 mai 1940, alors qu'il est mobilisé, son bombardier est touché et explose en vol dans l'Aisne, Vallée aux Blés.

Page 67

Marcel GOULETTE

Marcel Goulette né en 1893, ingénieur des Arts et Métiers, devint pilote militaire en 1917, termina la guerre, capitaine de réserve.

Le 27 octobre 1929, il se pose à Ivato, après avoir effectué la liaison France Madagascar en dix jours et huit heures. Le 24 novembre 1929, avec Marchesseau et Bourgeois il effectue le premier vol Madagascar - La Réunion sur Farman 192, est de retour à Tananarive le 1^{er} décembre. En mars 1931, il effectue le vol Paris - Tananarive en 12 jours avec Salel, Boutier et Richard sur Farman 304.

Il se tue dans un accident au décollage de Brindizi, le 25 mai 1932.

Une place au centre de Tananarive, dans le quartier d'Analakely portait son nom, elle deviendra « Kianja 19 mey 1929 »

L'aérodrome de Juan de Nova porte le nom de « Aérodrome Marcel Goulette ».

Une rue du centre de Tamatave s'appelle « rue aviateur Goulette ».

Le Boeing B 777 d'Air Austral est en juin 2003, baptisé « Marcel Goulette ».

Ludovic HANNEBICQUE

Ludovic Hannebicque naquit le 19 janvier 1891 à Tergnier (Aisne), breveté pilote en France le 22 juin 1912 (brevet n° 908, militaire n°1741), pendant la guerre 14-18, pilote d'observation à l'escadrille C 56.

Arrivé à Madagascar en 1923, il s'établit comme industriel (exploitation de mines de graphite), Ludovic Hannebicque participe activement aux premières activités aéronautiques de Madagascar. En 1927, c'est lui qui reconnaît le terrain d'aviation d'Ivato. A cette époque, il achète un Farman Sport F.65, immatriculé F-AIKC, décide de fonder une ligne aérienne postale entre Tananarive et

Majunga. Le 23 avril 1928, lors d'un atterrissage forcé à la suite d'une panne de moteur de son Farman « moustique » FIKC, il est grièvement blessé et perd un œil.

En 1930, il fonde à Tananarive l'aéro-club de Madagascar dont il est longtemps le président. Ludovic Hannebicque mourut à Paris le 28 août 1950.

Eugène LECHAT

Eugène Lechat né le 21 mai 1919 à Hesloup (France), arriva à Madagascar en 1951 comme instituteur à l'Ecole Régionale de Morondava puis en 1955 il est directeur de l'Ecole Régionale de Mananjary.

Conseiller provincial pour la province de Fianarantsoa, président de la commission permanente de l'Assemblée représentative.

Elu au sénat de la République Française en 1956 et au sénat de la Communauté en 1959.

Le 29 mai 1959, le président Tsiranana le nomme **Ministre des Travaux Publics, de l'Équipement et des Transports** du premier gouvernement malgache. Il est reconduit dans ses fonctions pendant 13 ans jusqu'au départ du président Tsiranana.

Il est nommé **ministre d'Etat** et, en 1971, **vice-président du Gouvernement**.

Le 23 juillet 1961, il demande la nationalité malgache : en 1973, quitte Madagascar et ne revient qu'en 1995 pour se présenter aux élections municipales, est élu pour quatre ans maire de Mananjary, fonction qu'il avait déjà assurée de 1966 à 1972.

Eugène Lechat est commandeur de l'Ordre National Malgache, officier de la Légion d'Honneur, décoré de la Médaille Aéronautique et des Palmes Académiques, décoré des ordres nationaux d'Allemagne, des Comores, de la Côte d'Ivoire, d'Italie, du Malawi, du Maroc.

Son épouse Marie Zénaïde Lechat Ramampy a été chef du STREI (service de la formation technique et de l'information extérieure) du Ministère Travaux Publics, de l'Équipement et des Transports sous la tutelle d'Eugène Lechat, elle est Député de Madagascar, vice-présidente de l'Assemblée Nationale.

En 1999, il prend sa retraite à Madagascar et s'installe à Tananarive. (*Décédé à Madagascar le 11 mai 2008*)

René LEFÈVRE

René Lefèvre né en 1903 à Vezinel dans l'Aisne, entra dans l'aviation militaire au 34^{ème} régiment d'aviation au Bourget en 1923. Les 13 et 14 juin 1929, avec Jean **Assollant** et Armand Lotti sur l'avion Bernard 191 « l'oiseau canari », il réalisa la première traversée de l'Atlantique Nord de Old Orchard à Comillas.

En novembre 1930, en Potez 36 (à moteur Renault de 95 Cv), il quitte Le Bourget pour arriver à Tananarive en mars 1931. Le 26 décembre 1931, il effectue la première liaison Tananarive - Mananjary en Potez 36. En 1934, il crée les Services de l'aéronautique de Madagascar dont il est nommé directeur. En 1936, il crée, avec Jean **Assollant**, les lignes intérieures de Madagascar et met à la disposition du gouvernement général de Madagascar son avion personnel, un « Caudron Phalène », pour la distribution du courrier.

Le 12 janvier 1935, par décret (Cf. cette date), il est nommé grand officier de « L'étoile d'Anjouan ».

Le 16 mars 1935, à la base aérienne d'Ivato, le gouverneur général Cayla remet à René Lefèvre et Jean **Assollant** les insignes d'officier de la Légion d'honneur.

Fin août 1937, René Lefèvre est nommé sous-directeur d'Air Afrique.

En 1942, il rejoint Londres puis participe aux opérations de débarquement dans le Sud de la France. En 1953, il devient directeur du centre Air France au Bourget : en 1954, chargé de mission auprès du conseil d'administration d'Air France.

Depuis le 26 février 1961, l'aéroport de Mananjary porte le nom de « René Lefèvre », l'inauguration est faite par le président de la république malgache, Philibert Tsiranana, en présence du ministre des Transports, Eugène Lechat, et de René Lefèvre.

Il est membre du premier conseil d'administration d'Air Madagascar.

Le 15 mai 1961, le président Tsiranana décore René Lefèvre de la cravate de « l'Ordre National Malgache » à Air France, 2 rue Marboeuf à Paris.

Il mourut le 12 avril 1972



De gauche à droite les pilotes Lefèvre, Assollant et les mécaniciens navigants Chollet et Vyé.

Percy MAYER

Percy Mayer, mauricien francophone, né à l'île Maurice en 1902, fit des études d'ingénieur.

En 1934, il acheta, avec deux de ses amis, un avion Caudron 232.

Le 25 août 1934, le journal « Le XX^{ème} Siècle » dans son numéro du 31 août cite : « *Aviation civile : monsieur Percy Mayer a volé, pour la première fois seul à bord de son appareil, samedi dernier 25 août, après dix jours d'entraînement en double commande. Nos félicitations à monsieur Mayer et à son excellent moniteur le sergent-chef Bouchard* » Breveté pilote de tourisme 1^{er} et 2^{ème} degré à Tananarive le 15 septembre 1934, profite de son séjour en

Page 20

France en 1937 pour passer son « brevet de Pilote de « transport public » et les qualifications de « vol sans visibilité » et « vol de nuit ».

Le 15 octobre 1934, Percy, en Caudron 232, vole de Tananarive à Diego, établit la première liaison postale Diégo - Vohémar. En 1935, il fonde la Société POTEZ AERO SERVICE qui effectue son premier vol le 15 août 1935. En août 1935, à la suite d'une panne de moteur dans la région de Maramanga, il tombe en forêt primaire avec son passager Jean Delplanque, c'est après six jours de marche qu'ils rejoignent un village. Le 6 décembre 1935, il inaugure le terrain de Fianarantsoa et évacue vers Tananarive une petite fille de deux ans, malade. En août 1936, avec Remy Bouchard, il crée la société d'école de pilotage et d'avions-taxis Madagascar Air Service.

En juin 1937, Percy Mayer, sur le De Havilland Puss-Moth, immatriculé F-APZX, participe au « Rallye Aérien de La France d'outre-mer » en effectuant le voyage Tananarive Paris. Le 22 avril 1938, il immatricule à son nom l'avion Caudron 232 n° 14/6514 « F-AJYJ ».

Il quitte Madagascar vers 1947, après avoir fait la guerre en Europe, pour se retirer en Afrique du Sud où il décéda en 1986.

Plusieurs de ses frères et sœurs furent pilotes à Madagascar : Edwin (qui se tua sur son avion Cessna entre Le Lac Alaotra et Sainte Marie en 1968), Georges (qui se tua également en avion à Madagascar), Dicko (membre très actif de l'aéroclub de Tananarive). Eileen (sa sœur) et son neveu Edwin Miquet (fils d'Edwin) furent pilotes d'avions et d'hélicoptères.

Maurice RAJAOFETRA

Maurice Rajaofetra, naquit le 1^{er} janvier 1940 à Tananarive, fils d'un contremaître des Chemins de Fer de Madagascar, le quatrième d'une famille de neuf enfants, il fit ses études primaires à Tananarive, une partie de ses études secondaires au Lycée Gallieni à Tananarive puis à Strasbourg pour préparer les « grandes écoles ». Il est marié à une française de Strasbourg, et père de quatre enfants.

Ingénieur diplômé de l'Ecole nationale de l'aviation civile - ENAC à Paris en 1965, Ingénieur de l'Ecole Centrale des Arts et Manufactures de Paris en 1965.

Ingénieur avion à Air France de 1969 à 1971.

En 1971, Maurice Rajaofetra rentre à Air Madagascar comme ingénieur équipement, puis directeur technique de 1973 à 1974.

En 1974, il est le **premier directeur général malgache de la compagnie nationale Air Madagascar**, fonction qu'il assurera jusqu'en 1986. Il termine la mise en place des cadres malgaches fin 1985.

Maurice Rajaofetra avec Jacques Alexandre ont su de leur temps faire d'Air Madagascar la plus belle compagnie aérienne africaine.

Il a été Président d'Air Route Service et de la T.A.M. - Travaux Aériens de Madagascar.

De 1987 à 1998, il est directeur général de l'ASECNA - Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne.

Depuis 1999, il est arbitre à la Cour Internationale d'arbitrage aérien et spatial. Maurice Rajaofetra est Chevalier de la Légion d'Honneur, médaillé de l'Aéronautique, Commandeur des ordres nationaux du Mono (Togo), de l'Ordre du Lion (Sénégal), du Cameroun et de la Côte d'Ivoire.

Il partage le temps de sa retraite entre Madagascar et la France.

Jean RAOULT

Le gouverneur général de Madagascar, Albert Picqué, envoie l'administrateur Jean Raoult en France pour lui faire passer son brevet de pilote à l'école de pilotage de Pau.

Le 7 juillet 1911, il effectue le premier vol d'un avion à Madagascar en décollant du plateau d'Androhibe en monomoteur Blériot type XI.

Heriniaina RAZAFIMAHEFY

Heriniaina Razafimahefy, directeur de l'entreprise « Tiko » du président Marc Ravalomanana est nommé Président du conseil d'administration de la société « Air Madagascar » par le conseil des ministres du 31 juillet 2002

Jacques RINGEL

Jacques Ringel naquit le 21 juin 1903 à Paris.

Engagé dans la marine, pilote militaire, en 1926 quitte l'armée pour être pilote chez Farman, puis piloté d'essai chez Hanriot, de 1928 à 1936 à l'Aéropostale, puis à Air Union et Air France. En 1936, il rejoint **Assollant** et Lefèvre à l'Aéronautique Civile de Madagascar.

Le 3 avril 1939, il se tue en Simoun au décollage de Morondava. L'aérodrome de Morondava porte le nom de Jacques Ringel et, à Tananarive, dans le quartier d'Antanimena, une rue Ringel est devenue « lalana Raveloariseheno ».

En avion Goéland portant le nome de « Jacques Ringel », Jean **Assollant** inaugure le 13 janvier 1941 la liaison Madagascar - La Réunion.

Sa femme et ses deux enfants habitèrent Tananarive jusque vers la fin des années 50.

Jacques Ringel, totalisait 8.600 heures de vol, reçut la Légion d'honneur, la Croix de guerre TOE, la Médaille coloniale, le Mérite militaire et la médaille de vermeil de l'aéro-club de France.

Henri ROTH

Henri Roth naquit le 31 juillet 1905 à Paris, cinquième et dernier enfant d'une famille suisse de confession protestante. Il vit d'abord à Paris puis à Buc.

Le 22 juillet 1922, il est embauché comme apprenti mécanicien à l'école Blériot de Buc. En juin 1924 il est élève pilote à l'école Blériot, breveté pilote en novembre 1924. De décembre 1924 à juin 1926, il fait son service militaire dans l'armée de l'air à Istres et revient chez Blériot à Buc. En 1926 il est titulaire du brevet de pilote de transport aérien et en 1927 d'un brevet de navigateur. Le 15 mars 1930, il entre à Air Union qui par fusion avec d'autres compagnies aériennes deviendra Air France où il est intégré.

À « Air France »

En décembre 1947, il s'installe à Madagascar où il vole sur Ju 52, DC-3, DC-4, Lockheed Constellation 749, Lockheed 1049 Super constellation et L 1649 Superstarliner.

De mai 1962 à septembre 1963, il est basé à l'Ile Maurice d'où il assure les liaisons Maurice - La Réunion - Madagascar en Superstarliner . Le 28 septembre 1963, à Tananarive, il se pose pour la dernière fois avec le Superstarliner immatriculé F-BHBO et termine sa carrière au 4^{ème} trimestre 2002.

Il est officier de la légion d'honneur, commandeur de la Grande Comores, officier de l'Ordre malgache, médaille de vermeil de l'aéronautique, officier de l'Ordre de l'Empire Britannique.

Avec Michèle son épouse ; il s'est retiré à Rogna dans le Jura où, en 2004, lors de la réaction de ce « *Livre d'Or de l'aviation malgache* » il est entré dans sa quatre-vingt-dix neuvième année. (Décédé à Oyonnax le 05/03/2005)

Mise en page : **François-Xavier BIBERT**

Ce fichier « numérique » réalisé en avril 2023 remplace le fichier « images » qui était en ligne sur ce site depuis 2010

[SITE PERSONNEL de FRANÇOIS XAVIER BIBERT](#)

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

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

