

L'AÉRO-CLUB D'ABIDJAN

SUR LES TERRAINS DE VOL À VOILE

À ABIDJAN

(*Les Ailes*, 27 octobre 1932)

Le club « Marcel-Goulette », Groupement de vol sans moteur colonial, vient d'être formé à Abidjan, dans notre Côte d'Ivoire. Groupant d'anciens pilotes et des hommes de bonne volonté, il fera une excellente propagande. Un planeur Avia XI-A est en construction à Abidjan, d'après les plans fournis par Bordeaux-Aviation.

À ABIDJAN

(*Les Ailes*, 10 novembre 1932)

L'association « Marcel-Goulette », d'Abidjan (Côte d'Ivoire), poursuit la construction de son planeur Avia-XI-A, dont toutes les pièces métalliques ont été fournies par Bordeaux-Aviation. On utilisera pour le lancement un treuil Magnon-1933, monté sur une voiture Chevrolet ou Citroën.

L'AVIATION COLONIALE À GRANDE COLONIE, GRANDE AVIATION

Où en est l'aviation à la Côte d'Ivoire ?

(*Les Ailes*, 28 mars 1935)

Dans ce pays, plus grand que la France, il n'y a que huit terrains

Notre collaboratrice, Madeleine Poulaine, au cours d'un long voyage, a parcouru en tous sens la Côte d'Ivoire, la plus belle colonie du groupe de l'Afrique Occidentale Française. Son étonnement a été grand de constater que rien, ou presque, n'avait été fait pour l'équipement aéronautique de cet immense et riche territoire. Mais, grâce à notre collaboratrice, l'Aéro-Club de la Côte d'Ivoire a pu être créé et elle a trouvé dans le gouverneur Reste, un homme compréhensif prêt à l'action, et qui agira.

J'ÉTAIS partie pour « faire » la Côte d'Ivoire, le Niger, le Soudan, la Guinée et le Sénégal. La Côte d'Ivoire, qui me vit la première, sut si bien me conquérir, m'attacher, me garder, que j'y passai trois mois, séduite par la forêt profonde, la savane aux visages multiples, les grandes plaines de la Haute-Volta où déjà se devine l'approche brûlante du désert. Séduite, je l'étais encore par les richesses variées et incalculables des cultures, des plantations, des bois précieux, par l'effort magnifique des hommes, par l'intelligente gestion de ceux qui dirigent le pays, par les races nombreuses qui le peuplent, et par leurs mœurs, leurs costumes — parfois l'absence totale de tout costume ! — leurs habitats, leurs légendes et leurs croyances.

TOUT, SAUF DE L'AVIATION !

La seule chose qui me déroutât fut de constater qu'on semblait y ignorer l'aviation. Ce pays plus grand que la France est riche de *huit* terrains !. Les Forces Aériennes de l'A.O.F. se trouvent à Dakar et à Bamako. Pas de lignes commerciales. Pas d'avions privés. L'idée aéronautique n'a pas encore fait son chemin dans ce pays exceptionnel.

Pourquoi exceptionnel, me dira-t-on ?

Parce qu'il est intensément vivant, contrairement à d'autres colonies qui dorment.

Parce qu'il grouille d'activité, de richesses, de couleurs, de gaîté ! Il laisse l'impression d'une ruche, dans un joyeux bourdonnement de vie et de travail. Mais dans ce pays, où malgré un admirable réseau routier, les déplacements sont lents et fatigants, les autorités n'avaient pas encore pensé à l'Aviation, si pratique, si économique aussi parce qu'elle supprime les distances.

Une de mes premières visites, lorsque j'arrivai à Abidjan, fut donc pour le terrain situé à quelque quinze kilomètres de la capitale de la Côte d'Ivoire [à Bingerville]. Pas mal, ce terrain avec un hangar ; mais un peu éloigné de la ville et sentant l'abandon.

À Abidjan, je m'informai aussitôt. Pourquoi n'y avait-il pas de club d'aviation ? On ne savait pas. Si on en créait un ? Ce fut de l'enthousiasme ! Tout le monde y avait pensé. Personne n'en avait parlé ! Ainsi va la vie. À la séance constitutive du futur A. C. Côte d'Ivoire », nous étions bien une cinquantaine, parmi lesquels dix ou douze aviateurs. Tout le monde « marchait », en attendant de voler. Il y eut bien, cela va de soi, quelques empêcheurs de danser en rond. On ne s'entendrait jamais... Les avions coûtent cher, et, lorsqu'ils seraient là, personne ne s'en servirait.. Et puis, de quoi se mêlait-elle, cette coloniale occasionnelle — c'était moi, vous avez compris. — avec son aéro-club ? On n'avait pas besoin d'elle, etc., etc.

Je me mêlais de ce qui me regardait, tout simplement, en tant que fervente et propagandiste de l'aviation, et je rencontrais trop d'enthousiasme autour de moi pour prêter un seul instant attention aux grincheux et aux jaloux.

UN COUPEUR DE BOIS ME DIT.

Dans la brousse, je rencontrais encore plus de ferveur que sur la côte. Planteurs et commerçants applaudissaient à cette initiative qui allait dans une grande mesure annuler leur isolement. Un coupeur de bois, au cœur de sa grande forêt, voulut me remettre tout de suite son adhésion comme membre bienfaiteur, « pour, me dit-il, les encourager à faire vite, bon Dieu ! Je me débrouillerai pour m'aménager un terrain, et je fais venir un Potez, un Caudron, un Farman. Si cher que ça ?. Bien, bien.

J'achèterai un Mignet, n'importe quoi, pourvu que ça vole. Et hop ! Une pointe de cafard ? Je file à Bassam, à Abidjan. Faites vite, surtout »...

Je rencontrai bien un vieux broussard, un vieux de la vieille, qui m'envoya à tous les diables, moi et mon aéro-club ! On était si tranquille, autrefois, sans routes, sans autos, sans télégraphe...et sans femmes blanches. Ah ! la bonne petite vie que notre « sacré soi disant progrès » avait envoyée au pays des souvenirs. Avec une pointe d'ironie, je jetai un coup d'œil sur le phonographe dernier modèle, sur la glacière à pétrole. Mais, charitablement, je me tus et laissai le retardataire à ses regrets !

LE GOUVERNEUR RESTE PROMET.

À Abidjan, tout allait bon train. Le gouverneur Reste, homme jeune, allant, moderne, que toute « idée » accroche, me promet son entier appui pour le Club dont il acceptait la présidence d'honneur et auquel il accorderait une subvention annuelle. De concert avec le capitaine Marie, commandant de l'Aviation de Bamako qu'on attendait incessamment, il allait mettre à l'étude un réseau de terrains digne de cette colonie de premier plan. La Compagnie maritime Les Chargeurs Réunis, par la voix de leur

représentant, M. Rousseau, me promet le transport gratuit du premier avion du club. Geste à signaler... et à saluer !

Restait à organiser l'Association, à nommer des instructeurs, un chef-pilote, à trouver de l'argent, à établir les statuts, etc., etc. Lorsque je quittai la colonie, j'étais tranquille : l'Aéro-Club de la Côte d'Ivoire vivrait et, lorsque je reviendrais, ce serait en avion, inaugurant, je l'espère, l'ère des visites aériennes dont le goût s'étend chaque jour davantage.

Le gouverneur Reste, avec lequel je parlais souvent de ces questions (combien de fois n'ai-je pas entendu : « Et voilà : elle va encore parler Aviation ! ») reconnaissait avec moi qu'il n'est plus possible d'ignorer l'Aviation, à la colonie tout particulièrement. Mais il y a tant à faire avant de songer à elle. Presque tout. Il faudrait se multiplier, allonger encore les journées de travail qui, pour lui, totalisent couramment seize, dix-huit heures de besogne.

L'AVION SUPPRIMERA LA FATIGUE

Une fois, je le vis rentrer, fourbu, d'une longue tournée dans la Haute-Volta. À peine rentré, un événement imprévu l'obligeait à repartir d'où il venait, vers Ouagadougou, à 1.100 kilomètres de là... Et 1.100 kilomètres de route, à la colonie, ce n'est pas rien.

À son retour, je pouvais lui dire :

— L'avion, Gouverneur, l'avion !... Vos deux éreintantes journées de voiture deviendraient six heures de vol sans fatigue... Qu'attendez-vous ?

Mais je n'insistai pas. M. Reste, homme « increvable », comme disent ses administrés qui l'aiment et l'admirent, M. Reste était fatigué et j'avais le triomphe facile. Et puis, on ne prêche pas un converti.

Demain, après-demain peut-être, le gouverneur de la Côte d'Ivoire aura son avion, à l'instar de M. Cayla et il présidera un club qui débordera de vie, d'entrain, d'activité.

M. P.

1^{er} janvier 1940 : ouverture officielle de l'[aérodrome d'Abidjan–Port-Bouët](#).

L'organisation du secours aérien À LA RECHERCHE DU PIPER DISPARU DANS LES MARÉCAGES AFRICAINS (*Les Ailes*, 20 février 1954)

Son épave repérée, il fallut, pour ramener les victimes sur la terre ferme, faire appel à un hélicoptère du C.E.V. qu'un Nord-2.501 transporta de Brétigny-sur-Orge à Abidjan !...

LA cruelle aventure du Piper-« Cub » F-OAGI de l'Aéro-Club d'Abidjan, parti le 18 janvier de Port-Bouët, à 15 h. 30, et qui ne devait jamais y revenir, nous offre un exemple particulièrement dramatique de ce qui reste à faire dans l'organisation du sauvetage.

Les circonstances exceptionnelles de cet accident et les recherches entreprises, méritent, d'autre part, de profondes méditations.

Ainsi donc, le Piper-« Cub » P.A.-11, de 90 CV., que pilotait M. Dat, géomètre à Abidjan, s'éleva de Port-Bouët ayant à son bord M. Danel, directeur de la [Société minière et agricole de la Côte d'Ivoire](#).

À la nuit tombante, l'avion n'étant pas encore signalé, on alluma les feux de balisage de l'aérodrome en espérant qu'il s'agissait seulement d'un retard, mais non sans inquiétude, étant donné que le vol prévu devait s'accomplir au-dessus d'une zone

réputée comme fort inhospitalière et peuplée de buffles et d'éléphants, entre la lagune d'Ebrié, le canal d'Assagny et la route Dabou-Lahou.

Ce repaire de fauves, de plus de 150 kilomètres carrés et très marécageux, se trouve à une centaine de kilomètres de Grand-Lahou, port sur la Côte d'Ivoire, proche d'Abidjan.

Les heures passaient, confirmant les craintes. Des messages furent lancés et le dispositif d'alerte mis en action. Les patrouilles revinrent sans avoir rien vu dans les alentours de la route précitée.

Le commandant de l'Air en A.O.F. fut informé, ainsi que la base de Bamako qui, dès le lendemain matin, envoyait un avion militaire, un Marcel-Dassault-315. avec, à son bord, le lieutenant Faure, chargé de coordonner les recherches.

En même temps, trois Auster, basés à Abidjan, dont un sanitaire, décollaient pour prospecter, secteur par secteur, la route vraisemblablement suivie par le Piper-« Cub ».

On découvre l'épave

Vers 10 heures du matin, l'« Auster » de M. Euverte, président de l'Aéro-Club d'Abidjan, repérait l'épave du Piper-« Cub » dans un marais, à 6 km. à l'ouest d'Assagny, village situé lui-même à la pointe Ouest de la lagune d'Ebrié, près du canal.

Deux colonnes de secours partirent alors, l'une de Dabou, l'autre de Grand-Lahou. Celle-ci débarquait à Assagny et s'aventurait dans la zone marécageuse, cependant que l'autre colonne, guidée par les banderolles lestées que lançaient les avions de secours, entreprenait une marche vers le lieu de chute.

La nature de ce lieu, dans les hautes herbes du marais, ne permettait pas le parachutage d'un médecin.

Mais les deux colonnes, elles-mêmes, malgré leur ravitaillement parachuté, ne purent continuer. Une troisième colonne, militaire, fut formée et un second avion Dassault-315 prit part aux opérations.

La centaine d'hommes, militaires, gendarmes, civils et porteurs avaient rencontré des difficultés effroyables et souvent n'avançaient que d'une cinquantaine de mètres par heure. Le gendarme Tolza et ses pisteurs, parvenus jusqu'à 1.500 mètres seulement de l'épave, se trouvèrent devant un grand marigot infesté de caïmans et demeura sans vivres pendant trente-six heures. Les colonnes qui vinrent ensuite marchèrent dans la vase, enfoncées jusqu'à la poitrine, et littéralement dévorées par les sangsues et les moustiques. Les hommes tombaient parfois dans des trous profonds où ils risquèrent plusieurs fois de périr enlisés. De toute évidence, les sauveteurs montrèrent un courage et une endurance dignes des plus grands éloges mais durent céder devant l'impossible.

C'est alors que les organisateurs des secours se tournèrent vers l'hélicoptère.

L'hélicoptère du C.E.V.

Si vous lisez le *Manuel de sauvetage* établi par l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile, vous y verrez que les hélicoptères constituent le matériel idéal de sauvetage lorsque l'accès des naufragés est particulièrement difficile : « Equipés de flotteurs, les hélicoptères peuvent utiliser des plans d'eau ou des marais et même effectuer le sauvetage en faisant du vol stationnaire ».

Une fois de plus, cette indication du manuel allait trouver une application.

Le capitaine Larrivière, qui commande l'escadrille de Bamako, et le commandant Robini, de l'aéroport de Port-Bouët*, décidèrent d'en appeler à divers centres pour obtenir un hélicoptère de secours.

Malheureusement, il n'y en a pas en A.O.F. Il en existe seulement au Maroc. M. Masson-Régnault, dont on connaît les projets de création de la Société [Gyrafrique](#), se trouvait précisément à Bouaké au moment du drame et recueillit là la preuve que son projet était fort opportun de créer au centre de l'Afrique Noire une base d'hélicoptères

assortie d'un Avion permettant de transporter à proximité des lieux d'accident, les moyens de sauvetage, y compris l'hélicoptère, instrument idéal en l'occurrence.

C'est une procédure du même ordre qui se déroula alors, mais il fallut s'adresser à la Métropole, au Centre d'essais en vol de Brétigny-sur-Orge, qui compte parmi ses « pensionnaires » toutes sortes d'appareils « en essai », avions et hélicoptères.

Il est bon de rappeler, à ce propos, que lorsque des catastrophes aériennes se produisent, les recherches ne sont, en aucun cas, attribuées à l'Armée de l'Air, mais à l'autorité préfectorale, aux résidents, aux gouverneurs. Il appartient seulement au secrétariat d'État à l'Air de fournir les moyens supplémentaires comme il appartient au S.G.A.C.C. ¹ de coordonner les recherches.

Bref, l'A.O.F. demanda un hélicoptère au C.E.V., et ce fut le « Noratlas » N.-2.501. n° 8, F-ZXRA, qui emporta l'hélicoptère Bell 47-D, immatriculé F-ZLAG, avec tout l'équipement nécessaire, y compris les flotteurs et les civières.

L'équipage était composé du pilote Galland, chef de bord, de M^{lle} Valérie André, la doctoresse-pilote bien connue, de deux autres pilotes d'hélicoptères du C.E.V., Prost et Petit, des radios Dionnet et Bouton, des mécaniciens Keramouel, Prot et Perrin.

Le 20 janvier, le « Noratlas » atterrissait à Alger, où il attendit quatre heures l'ordre de poursuivre sa route. Le 21, à 20 heures, il atteignait Abidjan où le Bell 47-D fut monté. Le matin du 22, on dut attendre la dissipation du brouillard, fréquent en cette saison, pour atteindre le point de chute du Piper-« Cub », trois jours après l'accident.

Dans l'affreux marécage

L'examen du Piper-« Cub », planté dans la vase, témoignait de la violence de l'impact. L'aile gauche paraissait totalement détruite et le fuselage, presque vertical, était rompu au niveau de la queue qui formait avec lui un angle droit.

L'hélicoptère, piloté par Prost, ne pouvait se poser là, en raison des hauts herbages dont les éléphants se nourrissent et qui eussent détérioré son rotor arrière.

Il fallut poser la machine à cent mètres de là sur un petit îlot dégagé et de nature un peu plus consistante que l'ensemble du marécage.

L'adjudant de gendarmerie Marchand, M. Ollier, transporteur, de Dabou, et Ali Boudiou, pisteur réputé d'éléphants, que l'hélicoptère avait déposés sur l'îlot, gagnèrent les restes de l'avion à travers le marécage, dégagèrent les corps des victimes et, en deux allers et retours, les ramenèrent sur l'îlot, près de l'hélicoptère.

Les constats établis par les docteurs Valérie André et Vincent prouvèrent que MM. Dat et Danel avaient été tués sur le coup. Le retard apporté à les secourir n'avait donc eu comme conséquence que de prolonger l'espérance et l'angoisse des familles.

Nous pensons, avec M. Masson-Regnault, et bien d'autres, que tous les territoires d'Afrique devraient pouvoir en appeler à un hélicoptère pour les accidents de ce genre.

Le marécage, comme la haute montagne, restera inaccessible aux avions et nous nous rangeons à l'avis de notre confrère « France-Afrique », d'Abidjan, qui estime que sur les crédits de la Fédération, on pourrait bien dégager quelques millions pour disposer de quelques hélicoptères destinés au sauvetage.

Imagine-t-on les tortures que pourraient endurer, en proie à la gangrène, aux insectes, aux fauves, les infortunés occupants d'un avion tombé dans les forêts vierges ou les marigots ? La vie humaine n'a pas de prix, mais la souffrance en a un que nous n'osons mesurer.

On peut regretter qu'il ait fallu faire venir un hélicoptère de Seine-et-Oise en Côte d'Ivoire et le déplacer à bord d'un Nord-2.501 pour ramener les corps des victimes. Que de temps, d'argent et d'angoisse on eut épargnés si l'on avait disposé d'un hélicoptère dans la région...

¹ Secrétariat général à l'aviation civile et commerciale.

Mais, en revanche, il faut souligner les possibilités immenses de l'aviation a mis en évidence. Le Nord-2-501, ayant accompli sa mission, est reparti d'Abidjan avec l'hélicoptère à son bord, le 25 janvier, à 8 h. 30, et, par Bamako, Dakar, Atar et Casablanca, a rejoint sa base. Il était de retour le lendemain à Brétigny.

E. B. [Edmond Blanc]

Après l'arrivée à Abidjan du Nord-2.501 du Centre d'essais en vol de Brétigny, le 21 janvier.
L'hélicoptère Bell, débarqué du Nord-2.501, après son montage sur le terrain d'Abidjan.

L'aviation civile en Côte-d'Ivoire (*France-Aviation*, 1^{er} avril 1957)

.....
L'aviation de tourisme connaît un bon essor en Côte-d'Ivoire. L'Aéro-Club d'Abidjan vient en tête des aéro-clubs d'A.O.F. et dispose de six avions, les aéro-clubs de Bouaké et de Man ont deux appareils, les aéro-clubs de Divo-Dabou, Gagnoa possèdent leur premier avion.

.....
H. FLECNIAKOSKA.

Encyclopédie de la Côte d'Ivoire, Nouvelles Éditions africaines, 1986, p. 44 :
La Côte d'Ivoire compte 14 aéro-clubs : Abidjan, Agboville, Bouaké, Cisrou, Dabou, Daloa, Divo, Dimbokro, Gagnoa, Guiglo, Aéro-club du nord, San-Pedro, Sassandra, Yamoussoukro, totalisant une soixantaine d'avions et de planeurs.
