# HISTOIRE DE L'AERODROME D'ANDRAKAKA

La base d'Andrakaka a été construite et aménagée par la Royal Air Force (RAF) dès 1942 après l'opération «Iron Clad».

Elle a été prise en charge par l'Armée de l'Air à partir du départ des Anglais (approximativement entre mi 44 et début 45).

Par décret du 19 Septembre 1946, l'Armée de l'Air était affectataire principal avec comme affectataires secondaires, l'Aéronautique Navale, les Transports Aériens (civils) et l'Aviation de tourisme.



**L'aérodrome d'Andrakaka**

Jusqu'en Décembre 1951, un détachement de l'Armée de l'Air a effectivement occupé le terrain mais les besoins en personnel des autres théâtres en ont nécessité le départ, officiellement le 1er janvier 1952.

A partir de là et jusqu'en 1954, il est resté sur la base une «garde» composée d'un sous-officier et de 3 Hommes.

Depuis le 1er Janvier 1952, le terrain n'est plus ouvert à la circulation aérienne que sur demande exceptionnelle

Les installations sont juste «gardiennées» (à minima)

Depuis Mai 1948, la Marine Nationale envisage la création à Andrakaka d'une base d'aéronautique navale (BAN) pour des Formations «d'exploration et de surveillance» ainsi que d'hélicoptères».

Cette mise en place, initialement prévue à partir de 1953, est retardée.



**BAN Andrakaka**

La situation d'Andrakaka est exceptionnellement privilégiée.

En dehors des rares journées cycloniques, l'arrivée est toujours réalisable à vue. L'absence totale de brume ou de nuages basse altitude permet toujours les mouvements d'aéronefs (décollage / atterrissage).

Les vents dominants, alizés du Sud / Est ou les moussons du Nord / Ouest sont dans l'axe de la piste.

La nature du sol a permis, par simple désherbage et nivelage, l'utilisation de la piste par des avions de trente tonnes.

De fortes pluies prolongées peuvent rendre la surface de la piste légèrement glissante, mais en moins d'une heure après la fin de la pluie, la surface de la piste retrouve son caractère normal. Beaucoup d'espace est disponible sur le plateau. Il n'y a donc aucune difficulté d'implantation pour l'installation de stations météo, radio, d'aides à la navigation et d'atterrissage

L'implantation d'Andrakaka présente de multiples intérêts : raccourcissement des lignes impériales (En 1953, la France parle encore de son «Empire»...), situation au «cœur» du point névralgique de Madagascar, proximité d'un port de ravitaillement «stratégique» de la Flotte.



**Skyraiders AD sur l'aérodrome d'Andrakaka**

La construction d'une piste «moderne», (type A) est rendue possible en profitant de la «trouée» du col du Courrier qui permet aux avions de faire une très longue approche avec une faible incidence -idéale pour les gros porteurs.

A peu de frais, la piste en dur peut alors être portée à 3 200 m avec 150 m disponible (POR, Piste Occasionnellement Roulable) à chaque extrémité soit 3 500 m au total.

Lors de la réunion du Comité des Chefs d'Etat-Major du 9 Février 1953, l'Aéronavale a acceptée d'être l'Affectataire principal de la base d'Andrakaka.

La piste d'Andrakaka a été désherbée en Octobre 1952 et est rendue utilisable par les avions militaires.
L'entretien de la piste et des installations pour l'année 1953 seront réalisés grâce à des crédits de l'Aéronavale.

La date officielle de changement de statut de la base sera le 1er Janvier 1954.

Cette année 1954 verra officiellement la disparition de la BAN DIEGO-SUAREZ et la naissance de la BAN ANDRAKAKA.

Il s'ensuit un transfert progressif des installations techniques de Caméléon (Pyrotechnie) vers la nouvelle BAN. «Provisoirement (sic), les aéronefs continueront à «loger» dans le hangar habituel d'Arrachart».

Remarquons que «ce provisoire, style Marine» durera un peu longtemps, puisqu'en 1972 (18 ans plus tard), il était encore d'actualité et majoritairement appliqué lors du stationnement du C47 à Diégo.

Tout le personnel quittera également la zone vie de Caméléon progressivement pour être caserné à l'Unité Marine.

Ce terrain a servi à des transports de civils (notamment les étudiants qui faisaient leurs études à Tananarive) pendant la Seconde République.

Le DC4 de M MONTEL, Secrétaire d'Etat à l'Air, y a fait escale en Mars 1953 lors de sa tournée d'inspection à Madagascar et la Réunion.

Le 6 juillet 1953, un DC 6 de la T.A.I. (Société Commerciale Civile) en difficulté au nord de l'ile et dans l'impossibilité de rallier Tananarive, s'est posé à Andrakaka avec 53 passagers à bord. Il en a redécollé sans problème particulier le 13 juillet après le changement d'un moteur.



**Le C47 Dakota n°45 FYALA de la section liaison Madagascar (SLM) à l'atterrissage sur la BAN Andrakaka**

■ ***S. Reutt - Ass. Ambre***