

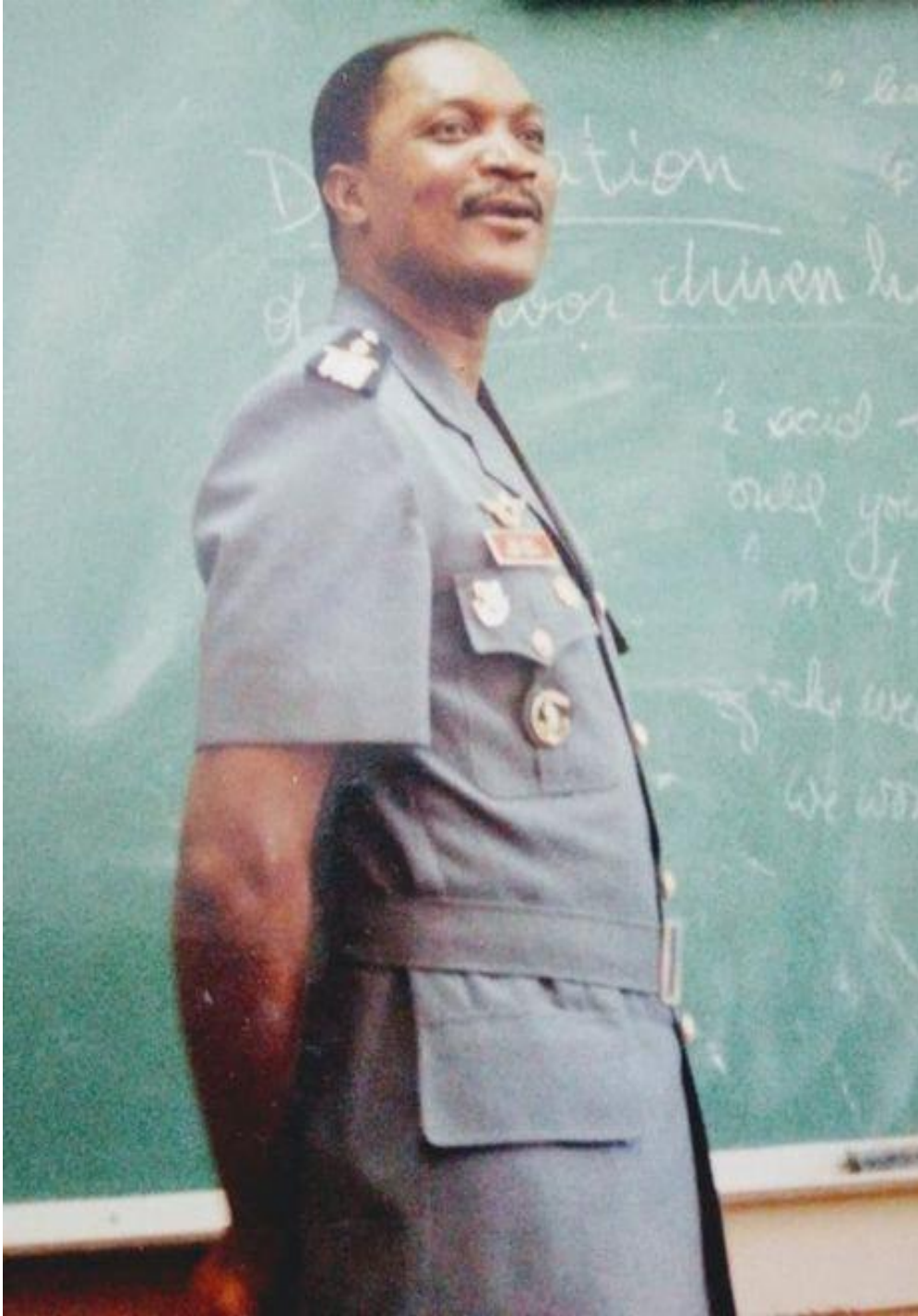
ARMÉE IVOIRIENNE

HISTOIRE - TÉMOIGNAGES - PARCOURS SINGULIERS



**LIEUTENANT-COLONEL ZIAO
CHARLES**

L'AVIATION COMME PASSION



Chaque pays a un code pour ses avions. Par exemple, en ce qui concerne la Côte d'Ivoire, c'est TU T pour les avions civils et TU V pour ceux de l'armée. Aux Etats-Unis c'est la lettre N. Si vous voulez piloter un avion immatriculé en Côte d'Ivoire, vous devez faire une formation. Et il n'y a pas beaucoup d'Africains, encore moins d'Ivoiriens ayant la qualification pour délivrer des licences de pilotes aux Etats-Unis. Ziao Charles fait partie de ceux-là. Et dire qu'il est Ivoirien.

C'est une fierté pour notre pays, pour notre Armée que d'avoir eu dans ses rangs, un pilote et instructeur aussi chevronné et reconnu internationalement. Quand de plus, on sait qu'il est parti comme un simple soldat dans cette aventure aérienne, on ne peut que saluer ses efforts et le montrer en exemple aux jeunes générations.

La vie de Ziao Charles est un résumé de passion, de frustrations, d'orgueil, mais surtout de travail et de volonté. Il aura incarné la véritable passion de l'aviation, la volonté de devenir pilote et d'être parmi les pionniers de l'armée de l'air ivoirienne. Aujourd'hui instructeur international aux Etats Unis, il porte en lui ce que notre pays a pu produire de beau, de sérieux et d'efficacité dans le métier des Armes. Il aura servi son pays toujours avec cette passion qui élève, et surtout, il aura fait sienne cette maxime, « découragement n'est pas Ivoirien ». Son témoignage devrait inspirer les nouvelles générations qui doivent y puiser l'espoir de ne jamais céder au désespoir, mais de croire en l'avenir et au travail.

Je suis né le 13 juillet 1946 à Bouaké. En 1965, j'ai réussi à mon Brevet d'Enseignement Industriel (BEI), équivalent du baccalauréat, obtenu au Lycée Technique d'Abidjan. Déjà à cette époque, mon rêve était de devenir pilote d'avion. D'où m'est venu ce rêve ? Il faut remonter à mon enfance pour avoir la réponse à cette question et retourner dans l'histoire africaine. Félix Eboué, un Guyanais né en 1884 et mort en 1944 a été administrateur colonial de l'Afrique Equatoriale Française (AEF). Son fils, Charles Eboué, était pilote d'avion. Et c'est en lisant une revue bien connue de cette époque, BINGO, que j'ai su que Charles Eboué, avec qui je partageais le même prénom, était pilote.

Voilà l'origine de ma volonté de devenir, comme mon homonyme, pilote d'avion. Mais que d'obstacles j'ai dû affronter pour y parvenir ! Ma mère était du corps médical et elle me prédestinait à la médecine.

Dès l'obtention de mon BEI, j'ai passé avec succès le concours d'entrée à la marine marchande. Ce concours était organisé pour recruter les personnels navigants et techniciens de la Société Ivoirienne de Navigation (SINA). Pour l'histoire, il faut savoir que cette SINA a fusionné avec la Société Ivoirienne de Consignation et d'Armement (SICOMAR) pour donner la SITRAM en 1967. C'était la période de la montée en puissance de notre marine marchande.

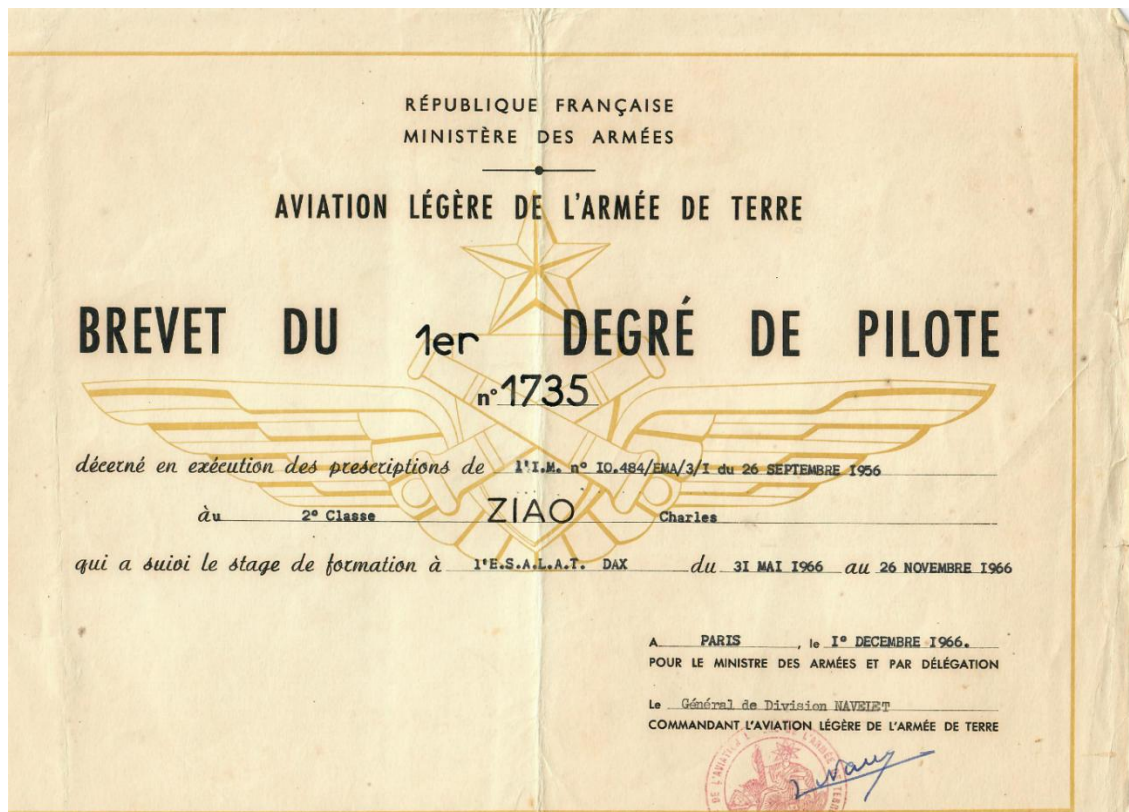
Je rêvais d'une formation à l'extérieur et dans la fougue de ma jeunesse, j'étais prêt à tous les défis. Etant à la marine marchande, j'ai appris que des officiers coopérants français recrutaient des jeunes ivoiriens par des tests psychotechniques, en vue de les former comme pilote. Je me suis immédiatement présenté à ces tests et j'ai été admis. J'étais alors dans un dilemme. Que choisir entre la marine marchande et l'armée de l'air ? Ma vocation initiale pour le pilotage des avions a alors pris le dessus et j'ai répondu présent pour intégrer le ministère de la Défense. Je m'en souviens encore.

A mon arrivée au ministère de la Défense, les premiers militaires que j'ai rencontrés ont montré une joie et un empressement à me recruter, car j'ai eu rapidement mon paquetage complet et je me suis retrouvé à l'Ecole des Forces Armées à Bouaké pour la formation initiale des militaires du rang, dite la FCB (formation commune de base). On était en fin d'année 1965.

J'étais à Bouaké dans l'attente de mon départ en France pour y être formé au pilotage d'avion. Mais mon rêve allait se compliquer. J'ai été obligé de faire le peloton 1 des caporaux, puis une partie de la Formation Commune Inter arme (FCIA) et le peloton 2 des sous-officiers. Ce qui m'a maintenu près de dix mois à Bouaké ; moi, qui ne pensais y faire que quelques semaines avant de partir en formation de pilote en France. Mon

désir de devenir pilote semblait s'éloigner. Je n'avais qu'une vague connaissance des grades et de la hiérarchie militaire, ma seule ambition était de partir à l'extérieur et d'être formé comme pilote d'avion. Mes parents ignoraient encore que je me prédestinais au pilotage, je leur avais fait croire que je me préparais à aller en France pour l'électromécanique. Quand ma mère a découvert que je devais partir en France pour faire du pilotage d'avion, sa colère fut telle qu'elle m'a convoqué pour s'opposer à ce voyage. Avec l'aide d'un monsieur qui était mon protecteur et qui s'appelait Siaka Berthé et du Maire de Bouaké Djibo Sounkalo, nous avons réussi à la convaincre. Mais que ce fut difficile !

En 1966, je suis enfin parti en France pour ma formation de pilote. Mon brevet de premier degré de pilote n°1735, je l'ai obtenu à DAX, en 1967, à l'Ecole de pilotage de l'Aviation de l'Armée de Terre. J'étais soldat de deuxième classe, il faut que je donne cette précision. Mes instructeurs de Dax ont bien signifié par courrier, à l'Etat-Major des Armées de mon pays que la formation que je suivais en France était incompatible avec mon statut d'homme de troupe. J'ai donc été nommé sergent à titre temporaire pendant ma formation. Je suis revenu en Côte d'Ivoire, puis retourné en France à Avord pour mon deuxième brevet de pilotage en 1968 où j'ai enfin été nommé à titre définitif sergent.



Mon brevet de 1^{er} degré de pilote obtenu en 1966 comme soldat de 2^{ème} classe

Je pilotais les avions de liaison et d'observation du type Max Holste MH-1521 Broussard qui étaient utilisés dans notre armée à cette époque. D'ailleurs, un de ces avions est encore visible à l'entrée de la Base Aérienne d'Abidjan. J'ai piloté celui qui est en exposition à l'entrée de la base.

Le Général chef d'Etat-Major des Armées, Ouattara Thomas d'Aquin, a joué un grand rôle dans mon insertion au sein de l'armée de l'air ivoirienne. Il a favorisé la formation de jeunes pilotes. Nous avions des coopérants français et il nous était difficile d'effectuer des missions en vol. Malgré mon diplôme et ma formation, je n'effectuais pas de vols, du moins pas assez pour me permettre d'avoir de l'expérience. Grâce au Général

Ouattara Thomas d'Aquin, la transition s'est faite en douceur entre les coopérants français en poste et nous qui venions d'être formés en France. Le Général a su donner des instructions fermes pour que nous puissions effectuer des vols.



Avion MH1521 Broussard

En 1971, j'ai vu le premier équipage composé entièrement d'Ivoiriens qui a fait le trajet Abidjan, Daloa, Bouaké puis Daloa à Abidjan. Des grands moments dans l'évolution de notre armée de l'air.

Finalement, en 1975, j'accédais à l'épaulette, sur une proposition du Général Ouattara Thomas d'Aquin au ministre de la Défense pour que le grade d'officier soit octroyé aux pilotes d'avion qui avaient toutes les qualifications de commandant de bord. Et j'avais toutes ces qualifications.

Ma longue carrière dans l'aviation m'a conduit à plusieurs formations dont celle sur le Gruman présidentiel aux Etats-Unis.

Je faisais donc partie des tout premiers Ivoiriens, avec le Capitaine Coulibaly Abdoulaye et le Commandant Fieux, à avoir la qualification pour le pilotage de l'avion présidentiel et je n'étais qu'adjudant.



En 1980, avec l'arrivée des Fokker 27 et 28, ma carrière va connaître un véritable tournant, car je me suis spécialisé dans l'instruction et la formation. Je formais quasiment tous les pilotes ivoiriens sur tous les avions que nous avions. J'ai effectué de très nombreuses missions. Une des plus importantes a consisté à escorter les quatre premiers avions de chasse Alpha jet acquis par les Forces aériennes de notre pays. Cette escorte s'est faite depuis la France, en passant par l'Espagne, la Mauritanie, Le Sénégal, et le Mali avant d'arriver à Abidjan et Bouaké. C'était le 29 novembre 1980. Nous avions alors fait un passage sur la ville de Bouaké avant de nous poser à l'aéroport où nous attendaient les autorités politiques et militaires.

Je me souviens aussi de cette mission de Sud-africains venus en Côte d'Ivoire. Nous devions les transporter d'Abidjan à Yamoussoukro. J'étais le commandant de bord, et ces Sud-Africains de race blanche étaient encore en plein régime d'apartheid. Ils ne s'imaginaient pas dans un avion piloté par un Noir.

Je peux aussi témoigner que le Président Félix Houphouët-Boigny nous envoyait en mission auprès de ses pairs africains. Nous étions tous des Ivoiriens au sein des équipages et cela a été un exemple pour plusieurs pays africains qui ont alors confié leur aviation à leurs nationaux.

Je peux ici énumérer quelques-unes de mes qualifications :

- . - Commandant de bord sur plusieurs avions : Aerocom 500B, C47 DC3, Fokker 27 et 28, Falcon 20 MYST 20, Grummann II, III, Fokker 100
 - Certification Ebraer 170 séries (EMB-170) 61.157 initial
 - Certification n2419622 Training Center Evaluator (TCE)
 - CAT II Initial Training
 - Initial designated Pilot Examiner Seminar
 - Servie Excellence Teamwork
 - Crew Ressource Management Initial
 - Certification Ebraer 145 Pilot Initial
 - Stage CRM
 - Instructeur simulateur de vol Fokker 100
 - Qualification d'instructeur polyvalent PPI et pilote de ligne Nipl 003/92
 - Qualification pilote instructeur de transport au CIET 340
 - ECAM – CIET 340
 - Qualification pilote militaire CIET 340

En résumé, mes principales formations :

- Instructeur polyvalent FAA/JAA
- Diplôme Théorique de mécanicien navigant
- Licence de pilote de ligne avion n° 07-183

- Pilote de ligne américain
- Licence de pilote professionnel 1^{ère} classe
- Commercial Pilot Licence FAA Single and Multi-Engines
- Brevet français de pilote professionnel d'avion n° PP 3991
- Licence de Radio Téléphonie International n°21925
- Brevet Français de Pilote Privé d'Avion n°24164
- Brevet d'Enseignement Technique option Electromécanique

J'ai plus de 16200 heures de vol sur plusieurs types d'avion.

Une de mes grandes passions avait trait à l'histoire. Je me réjouis donc de savoir qu'enfin, un ouvrage mémoriel est prévu pour notre Armée. Cet ouvrage va certainement permettre de retracer les grandes étapes de l'évolution de notre Armée. Nous avions une revue dénommée « Servir » dans les années 1970. Dans mes souvenirs, il me revient que j'avais écrit des articles pour cette revue. L'objectif était de conserver la mémoire de notre institution. Avec le Commandant Elie qui était en charge des services d'information des Armées, j'ai produit et écrit de très nombreux articles relatifs à l'évolution de l'armée de l'air ivoirienne. Depuis le premier équipage ivoirien jusqu'à l'arrivée des premiers avions de chasse. Je l'ai fait par passion. J'ai même écrit sur la passation de commandement historique entre le Capitaine Coulibaly Abdoulaye, premier officier ivoirien,

commandant de l'armée de l'air et le Commandant Géooffroy, le dernier officier coopérant français de l'armée de l'air.

